Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale,, n. 20 del 26 gennaio 2004 - Serie generale

Spediz. abb. post. 45% - art. 2, comma 20/b
Legge 23-12-1996, n. 662 - Filiale di Roma

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA **Roma - Lunedì, 26 gennaio 2004** SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA 70 - 00100 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - LIBRERIA DELLO STATO - PIAZZA G. VERDI 10 - 00100 ROMA - CENTRALINO 06 85081

N. 11/L

LEGGE 10 gennaio 2004, n. **12.**

Ratifica ed esecuzione della Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, con Atto finale e risoluzioni, fatta a Montreal il 28 maggio 1999.

SOMMARIO

LEGGI ED ALTRI ATTI NORMATIVI

LEGGE 10 gennaio 2004, n. **12**.

Ratifica ed esecuzione della Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, con Atto finale e risoluzioni, fatta a Montreal il 28 maggio 1999.

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

PROMULGA

la seguente legge:

Art. 1.

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare la Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, con Atto finale e risoluzioni, fatta a Montreal il 28 maggio 1999.

Art. 2.

1. Piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione di cui all'articolo 1 a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 53, paragrafo 6, della Convenzione stessa.

Art. 3.

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello dalla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserita nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 10 gennaio 2004

CIAMPI

BERLUSCONI, *Presidente del Consiglio dei Ministri*
FRATTINI, *Ministro degli affari esteri*

Visto, *il Guardasigilli:* CASTELLI

DCW Doc No. 57
28/5/99

CONVENTION

for the Unification of Certain Rules for
International Carriage by Air

Signed at Montreal on 28 May 1999

CONVENTION

pour l'unification de certaines règles
relatives au transport aérien international

Signée à Montréal le 28 mai 1999

CONVENIO

para la unificación de ciertas reglas
para el transporte aéreo internacional

Firmado en Montreal el 28 de mayo de 1999

КОНВЕНЦИЯ

для унификации некоторых правил
международных воздушных перевозок

Подписана в Монреале 28 мая 1999 года

الاتفاقية -

بشأن توحيد بعض قواعد
النقل الجوي الدولي

وقعت في مونتريال في ٢٨ مايو/ أيار ١٩٩٩

1999年5月28日
在蒙特利尔签订的

《统一国际航空运输某些规则的公约》

ICAO • OACI • ИКАО

MONTREAL
28 MAY 1999

MONTRÉAL
28 MAI 1999

MONTREAL
28 DE MAYO DE 1999

МОНРЕАЛЬ
28 МАЯ 1999 ГОДА

مونتريال
٢٨ مايو/ أيار ١٩٩٩

蒙特利尔
1999年5月28日

CONVENTION

POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES RELATIVES AU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

RECONNAISSANT l'importante contribution de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, ci-après appelée la «Convention de Varsovie» et celle d'autres instruments connexes à l'harmonisation du droit aérien international privé,

RECONNAISSANT la nécessité de moderniser et de refondre la Convention de Varsovie et les instruments connexes,

RECONNAISSANT l'importance d'assurer la protection des intérêts des consommateurs dans le transport aérien international et la nécessité d'une indemnisation équitable fondée sur le principe de réparation,

RÉAFFIRMANT l'intérêt d'assurer le développement d'une exploitation ordonnée du transport aérien international et un acheminement sans heurt des passagers, des bagages et des marchandises, conformément aux principes et aux objectifs de la Convention relative à l'aviation civile internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944,

CONVAINCUS que l'adoption de mesures collectives par les États en vue d'harmoniser davantage et de codifier certaines règles régissant le transport aérien international est le meilleur moyen de réaliser un équilibre équitable des intérêts,

LES ÉTATS PARTIES À LA PRÉSENTE CONVENTION SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

Chapitre I

Généralités

Article 1 — Champ d'application

1. La présente convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transport aérien.

2. Au sens de la présente convention, l'expression *transport international* s'entend de tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux États parties, soit sur le territoire d'un seul État partie si une escale est prévue sur le territoire d'un autre État, même si cet État n'est pas un État partie. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'un seul État partie n'est pas considéré comme international au sens de la présente convention.

3. Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs successifs est censé constituer pour l'application de la présente convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats, et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans le territoire d'un même État.

4. La présente convention s'applique aussi aux transports visés au Chapitre V, sous réserve des dispositions dudit chapitre.

Article 2 — Transport effectué par l'État et transport d'envois postaux

1. La présente convention s'applique aux transports effectués par l'État ou les autres personnes juridiques de droit public, dans les conditions prévues à l'article 1.

2. Dans le transport des envois postaux, le transporteur n'est responsable qu'envers l'administration postale compétente conformément aux règles applicables dans les rapports entre les transporteurs et les administrations postales.

3. Les dispositions de la présente convention autres que celles du paragraphe 2 ci-dessus ne s'appliquent pas au transport des envois postaux.

Chapitre II

Documents et obligations des Parties relatifs au transport des passagers, des bagages et des marchandises

Article 3 — Passagers et bagages

1. Dans le transport des passagers, un titre de transport individuel ou collectif doit être délivré, contenant:

a) l'indication des points de départ et de destination;

b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'un même État partie et si une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales.

2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications qui figurent au paragraphe 1 peut se substituer à la délivrance du titre de transport mentionné dans ce paragraphe. Si un tel autre moyen est utilisé, le transporteur offrira de délivrer au passager un document écrit constatant les indications qui y sont consignées.

3. Le transporteur délivrera au passager une fiche d'identification pour chaque article de bagage enregistré.

4. Il sera donné au passager un avis écrit indiquant que, lorsque la présente convention s'applique, elle régit la responsabilité des transporteurs en cas de mort ou de lésion ainsi qu'en cas de destruction, de perte ou d'avarie des bagages, ou de retard.

5. L'inobservation des dispositions des paragraphes précédents n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention, y compris celles qui portent sur la limitation de la responsabilité.

Article 4 — Marchandises

1. Pour le transport de marchandises, une lettre de transport aérien est émise.

2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications relatives au transport à exécuter peut se substituer à l'émission de la lettre de transport aérien. Si de tels autres moyens sont utilisés, le transporteur délivre à l'expéditeur, à la demande de ce dernier, un récépissé de marchandises permettant l'identification de l'expédition et l'accès aux indications enregistrées par ces autres moyens.

Article 5 — Contenu de la lettre de transport aérien ou du récépissé de marchandises

La lettre de transport aérien ou le récépissé de marchandises contiennent:

a) l'indication des points de départ et de destination;

b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'un même État partie et qu'une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales;

c) la mention du poids de l'expédition.

Article 6 — Document relatif à la nature de la marchandise

Si nécessaire, l'expéditeur peut être tenu d'accomplir les formalités de douane, de police et d'autres autorités publiques pour émettre un document indiquant la nature de la marchandise. Cette disposition ne crée pour le transporteur aucun devoir, obligation ni responsabilité.

Article 7 — Description de la lettre de transport aérien

1. La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux.

2. Le premier exemplaire porte la mention «pour le transporteur»; il est signé par l'expéditeur. Le deuxième exemplaire porte la mention «pour le destinataire»; il est signé par l'expéditeur et le transporteur. Le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.

3. La signature du transporteur et celle de l'expéditeur peuvent être imprimées ou remplacées par un timbre.

4. Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, ce dernier est considéré, jusqu'à preuve du contraire, comme agissant au nom de l'expéditeur.

Article 8 — Documents relatifs à plusieurs colis

Lorsqu'il y a plusieurs colis:

a) le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien distinctes;

b) l'expéditeur a le droit de demander au transporteur la remise de récépissés de marchandises distincts, lorsque les autres moyens visés au paragraphe 2 de l'article 4 sont utilisés.

Article 9 — Inobservation des dispositions relatives aux documents obligatoires

L'inobservation des dispositions des articles 4 à 8 n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention, y compris celles qui portent sur la limitation de responsabilité.

Article 10 — Responsabilité pour les indications portées dans les documents

1. L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise inscrites par lui ou en son nom dans la lettre de transport aérien, ainsi que de celles fournies et faites par lui ou en son nom au transporteur en vue d'être insérées dans le récépissé de marchandises ou pour insertion dans les données enregistrées par les autres moyens prévus au paragraphe 2 de l'article 4. Ces dispositions s'appliquent aussi au cas où la personne agissant au nom de l'expéditeur est également l'agent du transporteur.

2. L'expéditeur assume la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité du transporteur est engagée, en raison d'indications et de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes fournies et faites par lui ou en son nom.

3. Sous réserve des dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, le transporteur assume la responsabilité de tout dommage subi par l'expéditeur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité de l'expéditeur est engagée, en raison d'indications et de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes insérées par lui ou en son nom dans le récépissé de marchandises ou dans les données enregistrées par les autres moyens prévus au paragraphe 2 de l'article 4.

Article 11 — Valeur probante des documents

1. La lettre de transport aérien et le récépissé de marchandises font foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions du transport qui y figurent.

2. Les énonciations de la lettre de transport aérien et du récépissé de marchandises, relatives au poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise ainsi qu'au nombre des colis, font foi jusqu'à preuve du contraire; celles relatives à la quantité, au volume et à l'état de la marchandise ne font preuve contre le transporteur que si la vérification en a été faite par lui en présence de l'expéditeur, et constatée sur la lettre de transport aérien, ou s'il s'agit d'énonciations relatives à l'état apparent de la marchandise.

Article 12 — Droit de disposer de la marchandise

1. L'expéditeur a le droit, à la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant à l'aéroport de départ ou de destination, soit en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la faisant livrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire initialement désigné, soit en demandant son retour à l'aéroport de départ, pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur, ni aux autres expéditeurs et avec l'obligation de rembourser les frais qui en résultent.

2. Dans le cas où l'exécution des instructions de l'expéditeur est impossible, le transporteur doit l'en aviser immédiatement.

3. Si le transporteur exécute les instructions de disposition de l'expéditeur, sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien ou du récépissé de la marchandise délivré à celui-ci, il sera responsable, sauf son recours contre l'expéditeur, du préjudice qui pourra être causé par ce fait à celui qui est régulièrement en possession de la lettre de transport aérien ou du récépissé de la marchandise.

4. Le droit de l'expéditeur cesse au moment où celui du destinataire commence, conformément à l'article 13. Toutefois, si le destinataire refuse la marchandise, ou s'il ne peut être joint, l'expéditeur reprend son droit de disposition.

Article 13 — Livraison de la marchandise

1. Sauf lorsque l'expéditeur a exercé le droit qu'il tient de l'article 12, le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander au transporteur de lui livrer la marchandise contre le paiement du montant des créances et contre l'exécution des conditions de transport.

2. Sauf stipulation contraire, le transporteur doit aviser le destinataire dès l'arrivée de la marchandise.

3. Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de sept jours après qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport.

Article 14 — Possibilité de faire valoir les droits de l'expéditeur et du destinataire

L'expéditeur et le destinataire peuvent faire valoir tous les droits qui leur sont respectivement conférés par les articles 12 et 13, chacun en son nom propre, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui, à condition d'exécuter les obligations que le contrat de transport impose.

Article 15 — Rapports entre l'expéditeur et le destinataire ou rapports entre les tierces parties

1. Les articles 12, 13 et 14 ne portent préjudice ni aux rapports entre l'expéditeur et le destinataire, ni aux rapports mutuels des tierces parties dont les droits proviennent de l'expéditeur ou du destinataire.

2. Toute clause dérogeant aux dispositions des articles 12, 13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien ou dans le récépissé de marchandises.

Article 16 — Formalités de douane, de police ou d'autres autorités publiques

1. L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et les documents qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, de police ou d'autres autorités publiques. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés ou mandataires.

2. Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants.

Chapitre III

Responsabilité du transporteur et étendue de l'indemnisation du préjudice

Article 17 — Mort ou lésion subie par le passager — Dommage causé aux bagages

1. Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager, par cela seul que l'accident qui a causé la mort ou la lésion s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement.

2. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés, par cela seul que le fait qui a causé la destruction, la perte ou l'avarie s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toute période durant laquelle le transporteur avait la garde des bagages enregistrés. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si et dans la mesure où le dommage résulte de la nature ou du vice propre des bagages. Dans le cas des bagages non enregistrés, notamment des effets personnels, le transporteur est responsable si le dommage résulte de sa faute ou de celle de ses préposés ou mandataires.

3. Si le transporteur admet la perte des bagages enregistrés ou si les bagages enregistrés ne sont pas arrivés à destination dans les vingt et un jours qui suivent la date à laquelle ils auraient dû arriver, le passager est autorisé à faire valoir contre le transporteur les droits qui découlent du contrat de transport.

4. Sous réserve de dispositions contraires, dans la présente convention le terme «bagages» désigne les bagages enregistrés aussi bien que les bagages non enregistrés.

Article 18 — Dommage causé à la marchandise

1. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de la marchandise par cela seul que le fait qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.

2. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable s'il établit, et dans la mesure où il établit, que la destruction, la perte ou l'avarie de la marchandise résulte de l'un ou de plusieurs des faits suivants:

a) la nature ou le vice propre de la marchandise;

b) l'emballage défectueux de la marchandise par une personne autre que le transporteur ou ses préposés ou mandataires;

c) un fait de guerre ou un conflit armé;

d) un acte de l'autorité publique accompli en relation avec l'entrée, la sortie ou le transit de la marchandise.

3. Le transport aérien, au sens du paragraphe 1 du présent article, comprend la période pendant laquelle la marchandise se trouve sous la garde du transporteur.

4. La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou par voie d'eau intérieure effectué en dehors d'un aéroport. Toutefois, lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve du contraire, résulter d'un fait survenu pendant le transport aérien. Si, sans le consentement de l'expéditeur, le transporteur remplace en totalité ou en partie le transport convenu dans l'entente conclue entre les parties comme étant le transport par voie aérienne, par un autre mode de transport, ce transport par un autre mode sera considéré comme faisant partie de la période du transport aérien.

Article 19 — Retard

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers, de bagages ou de marchandises. Cependant, le transporteur n'est pas responsable du dommage causé par un retard s'il prouve que lui, ses préposés et mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage, ou qu'il leur était impossible de les prendre.

Article 20 — Exonération

Dans le cas où il fait la preuve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de la personne qui demande réparation ou de la personne dont elle tient ses droits a causé le dommage ou y a contribué, le transporteur est exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité à l'égard de cette personne, dans la mesure où cette négligence ou cet autre acte ou omission préjudiciable a causé le dommage ou y a contribué. Lorsqu'une demande en réparation est introduite par une personne autre que le passager, en raison de la mort ou d'une lésion subie par ce dernier, le transporteur est également exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité dans la mesure où il prouve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de ce passager a causé le dommage ou y a contribué. Le présent article s'applique à toutes les dispositions de la convention en matière de responsabilité, y compris le paragraphe 1 de l'article 21.

Article 21 — Indemnisation en cas de mort ou de lésion subie par le passager

1. Pour les dommages visés au paragraphe 1 de l'article 17 et ne dépassant pas 100 000 droits de tirage spéciaux par passager, le transporteur ne peut exclure ou limiter sa responsabilité.

2. Le transporteur n'est pas responsable des dommages visés au paragraphe 1 de l'article 17 dans la mesure où ils dépassent 100 000 droits de tirage spéciaux par passager, s'il prouve:

a) que le dommage n'est pas dû à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, ou

b) que ces dommages résultent uniquement de la négligence ou d'un autre acte ou omission préjudiciable d'un tiers.

Article 22 — Limites de responsabilité relatives aux retards, aux bagages et aux marchandises

1. En cas de dommage subi par des passagers résultant d'un retard, aux termes de l'article 19, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 4 150 droits de tirage spéciaux par passager.

2. Dans le transport de bagages, la responsabilité du transporteur en cas de destruction, perte, avarie ou retard est limitée à la somme de 1 000 droits de tirage spéciaux par passager, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par le passager au moment de la remise des bagages enregistrés au transporteur et moyennant le paiement éventuel d'une somme supplémentaire. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel du passager à la livraison.

3. Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur, en cas de destruction, de perte, d'avarie ou de retard, est limitée à la somme de 17 droits de tirage spéciaux par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une somme supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.

4. En cas de destruction, de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la destruction, la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par la même lettre de transport aérien ou par le même récépissé ou, en l'absence de ces documents, par les mêmes indications consignées par les autres moyens visés à l'article 4, paragraphe 2, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.

5. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés ou de mandataires, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.

6. Les limites fixées par l'article 21 et par le présent article n'ont pas pour effet d'enlever au tribunal la faculté d'allouer en outre, conformément à sa loi, une somme correspondant à tout ou partie des dépens et autres frais de procès exposés par le demandeur, intérêts compris. La disposition précédente ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée, non compris les dépens et autres frais de procès, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six mois à dater du fait qui a causé le dommage ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai.

Article 23 — Conversion des unités monétaires

1. Les sommes indiquées en droits de tirage spéciaux dans la présente convention sont considérées comme se rapportant au droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera, en cas d'instance judiciaire, suivant la valeur de ces monnaies en droit de tirage spécial à la date du jugement. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un État partie qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date du jugement pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un État partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet État.

2. Toutefois, les États qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article, peuvent, au moment de la ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de responsabilité du transporteur prescrite à l'article 21 est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, à la somme de 1 500 000 unités monétaires par passager; 62 500 unités monétaires par passager pour ce qui concerne le paragraphe 1 de l'article 22; 15 000 unités monétaires par passager pour ce qui concerne le paragraphe 2 de l'article 22; et 250 unités monétaires par kilogramme pour ce qui concerne le paragraphe 3 de l'article 22. Cette unité monétaire correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Les sommes peuvent être converties dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'État en cause.

3. Le calcul mentionné dans la dernière phrase du paragraphe 1 du présent article et la conversion mentionnée au paragraphe 2 du présent article sont effectués de façon à exprimer en monnaie nationale de l'État partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, pour les montants prévus aux articles 21 et 22, que celle qui découlerait de l'application des trois premières phrases du paragraphe 1 du présent article. Les États parties communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 du présent article ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 2 du présent article, selon le cas, lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente convention ou d'adhésion à celle-ci et chaque fois qu'un changement se produit dans cette méthode de calcul ou dans ces résultats.

Article 24 — Révision des limites

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 25 de la présente convention et sous réserve du paragraphe 2 ci-dessous, les limites de responsabilité prescrites aux articles 21, 22 et 23 sont révisées par le dépositaire tous les cinq ans, la première révision intervenant à la fin de la cinquième année suivant la date d'entrée en vigueur de la présente convention, ou si la convention n'entre pas en vigueur dans les cinq ans qui suivent la date à laquelle elle est pour la première fois ouverte à la signature, dans l'année de son entrée en vigueur, moyennant l'application d'un coefficient pour inflation correspondant au taux cumulatif de l'inflation depuis la révision précédente ou, dans le cas d'une première révision, depuis la date d'entrée en vigueur de la convention. La mesure du taux d'inflation à utiliser pour déterminer le coefficient pour inflation est la moyenne pondérée des taux annuels de la hausse ou de la baisse des indices de prix à la consommation des États dont les monnaies composent le droit de tirage spécial cité au paragraphe 1 de l'article 23.

2. Si la révision mentionnée au paragraphe précédent conclut que le coefficient pour inflation a dépassé 10 %, le dépositaire notifie aux États parties une révision des limites de responsabilité. Toute révision ainsi adoptée prend effet six mois après sa notification aux États parties. Si, dans les trois mois

qui suivent cette notification aux États parties, une majorité des États parties notifie sa désapprobation, la révision ne prend pas effet et le dépositaire renvoie la question à une réunion des États parties. Le dépositaire notifie immédiatement à tous les États parties l'entrée en vigueur de toute révision.

3. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, la procédure évoquée au paragraphe 2 du présent article est applicable à tout moment, à condition qu'un tiers des États parties exprime un souhait dans ce sens et à condition que le coefficient pour inflation visé au paragraphe 1 soit supérieur à 30 % de ce qu'il était à la date de la révision précédente ou à la date d'entrée en vigueur de la présente convention s'il n'y a pas eu de révision antérieure. Les révisions ultérieures selon la procédure décrite au paragraphe 1 du présent article interviennent tous les cinq ans à partir de la fin de la cinquième année suivant la date de la révision intervenue en vertu du présent paragraphe.

Article 25 — Stipulation de limites

Un transporteur peut stipuler que le contrat de transport peut fixer des limites de responsabilité plus élevées que celles qui sont prévues dans la présente convention, ou ne comporter aucune limite de responsabilité.

Article 26 — Nullité des dispositions contractuelles

Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente convention.

Article 27 — Liberté de contracter

Rien dans la présente convention ne peut empêcher un transporteur de renoncer aux moyens de défense qui lui sont donnés en vertu de la présente convention, de refuser la conclusion d'un contrat de transport, ou d'établir des conditions qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente convention.

Article 28 — Paiements anticipés

En cas d'accident d'aviation entraînant la mort ou la lésion de passagers, le transporteur, s'il y est tenu par la législation de son pays, versera sans retard des avances aux personnes physiques qui ont droit à un dédommagement pour leur permettre de subvenir à leurs besoins économiques immédiats. Ces avances ne constituent pas une reconnaissance de responsabilité et elles peuvent être déduites des montants versés ultérieurement par le transporteur à titre de dédommagement.

Article 29 — Principe des recours

Dans le transport de passagers, de bagages et de marchandises, toute action en dommages-intérêts, à quelque titre que ce soit, en vertu de la présente convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour toute autre cause, ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs. Dans toute action de ce genre, on ne pourra pas obtenir de dommages-intérêts punitifs ou exemplaires ni de dommages à un titre autre que la réparation.

Article 30 — Préposés, mandataires — Montant total de la réparation

1. Si une action est intentée contre un préposé ou un mandataire du transporteur à la suite d'un dommage visé par la présente convention, ce préposé ou mandataire, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des conditions et des limites de responsabilité que peut invoquer le transporteur en vertu de la présente convention.

2. Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur, de ses préposés et de ses mandataires, ne doit pas dépasser lesdites limites.

3. Sauf pour le transport de marchandises, les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé ou du mandataire, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement.

Article 31 — Délais de protestation

1. La réception des bagages enregistrés et des marchandises sans protestation par le destinataire constituera présomption, sauf preuve du contraire, que les bagages et marchandises ont été livrés en bon état et conformément au titre de transport ou aux indications consignées par les autres moyens visés à l'article 3, paragraphe 2, et à l'article 4, paragraphe 2.

2. En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de sept jours pour les bagages enregistrés et de quatorze jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les vingt et un jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition.

3. Toute protestation doit être faite par réserve écrite et remise ou expédiée dans le délai prévu pour cette protestation.

4. À défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci.

Article 32 — Décès de la personne responsable

En cas de décès de la personne responsable, une action en responsabilité est recevable, conformément aux dispositions de la présente convention, à l'encontre de ceux qui représentent juridiquement sa succession.

Article 33 — Juridiction compétente

1. L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'un des États Parties, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.

2. En ce qui concerne le dommage résultant de la mort ou d'une lésion corporelle subie par un passager, l'action en responsabilité peut être intentée devant l'un des tribunaux mentionnés au paragraphe 1 du présent article ou, eu égard aux spécificités du transport aérien, sur le territoire d'un État

partie où le passager a sa résidence principale et permanente au moment de l'accident et vers lequel ou à partir duquel le transporteur exploite des services de transport aérien, soit avec ses propres aéronefs, soit avec les aéronefs d'un autre transporteur en vertu d'un accord commercial, et dans lequel ce transporteur mène ses activités de transport aérien à partir de locaux que lui-même où un autre transporteur avec lequel il a conclu un accord commercial loue ou possède.

3. Aux fins du paragraphe 2:

a) «accord commercial» signifie un accord autre qu'un accord d'agence conclu entre des transporteurs et portant sur la prestation de services communs de transport aérien de passagers;

b) «résidence principale et permanente» désigne le lieu unique de séjour fixe et permanent du passager au moment de l'accident. La nationalité du passager ne sera pas le facteur déterminant à cet égard.

4. La procédure sera régie selon le droit du tribunal saisi de l'affaire.

Article 34 — Arbitrage

1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties au contrat de transport de fret peuvent stipuler que tout différend relatif à la responsabilité du transporteur en vertu de la présente convention sera réglé par arbitrage. Cette entente sera consignée par écrit.

2. La procédure d'arbitrage se déroulera, au choix du demandeur, dans l'un des lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article 33.

3. L'arbitre ou le tribunal arbitral appliquera les dispositions de la présente convention.

4. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article seront réputées faire partie de toute clause ou de tout accord arbitral, et toute disposition contraire à telle clause ou à tel accord arbitral sera nulle et de nul effet.

Article 35 — Délai de recours

1. L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination, ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.

2. Le mode du calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi.

Article 36 — Transporteurs successifs

1. Dans les cas de transport régis par la définition du paragraphe 3 de l'article 1, à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par la présente convention, et est censé être une des parties du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle.

2. Au cas d'un tel transport, le passager ou ses ayants droit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur aura assuré la responsabilité pour tout le voyage.

3. S'il s'agit de bagages ou de marchandises, le passager ou l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur, et le destinataire ou le passager qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront, en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidairement responsables envers le passager, ou l'expéditeur ou le destinataire.

Article 37 — Droit de recours contre des tiers

La présente convention ne préjuge en aucune manière la question de savoir si la personne tenue pour responsable en vertu de ses dispositions a ou non un recours contre toute autre personne.

Chapitre IV

Transport intermodal

Article 38 — Transport intermodal

1. Dans le cas de transport intermodal effectué en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les dispositions de la présente convention ne s'appliquent, sous réserve du paragraphe 4 de l'article 18, qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article 1.

2. Rien dans la présente convention n'empêche les parties, dans le cas de transport intermodal, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la présente convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air.

Chapitre V

Transport aérien effectué par une personne autre que le transporteur contractuel

Article 39 — Transporteur contractuel — Transporteur de fait

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent lorsqu'une personne (ci-après dénommée «transporteur contractuel») conclut un contrat de transport régi par la présente convention avec un passager ou un expéditeur ou avec une personne agissant pour le compte du passager ou de l'expéditeur, et qu'une autre personne (ci-après dénommée «transporteur de fait») effectue, en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuel, tout ou partie du transport, mais n'est pas, en ce qui concerne cette partie, un transporteur successif au sens de la présente convention. Cette autorisation est présumée, sauf preuve contraire.

Article 40 — Responsabilité respective du transporteur contractuel et du transporteur de fait

Sauf disposition contraire du présent chapitre, si un transporteur de fait effectue tout ou partie du transport qui, conformément au contrat visé à l'article 39, est régi par la présente convention, le transporteur contractuel et le transporteur de fait sont soumis aux règles de la présente convention, le premier pour la totalité du transport envisagé dans le contrat, le second seulement pour le transport qu'il effectue.

Article 41 — Attribution mutuelle

1. Les actes et omissions du transporteur de fait ou de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur contractuel.

2. Les actes et omissions du transporteur contractuel ou de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur de fait. Toutefois, aucun de ces actes ou omissions ne pourra soumettre le transporteur de fait à une responsabilité dépassant les montants prévus aux articles 21, 22, 23 et 24. Aucun accord spécial aux termes duquel le transporteur contractuel assume des obligations que n'impose pas la présente convention, aucune renonciation à des droits ou moyens de défense prévus par la présente convention ou aucune déclaration spéciale d'intérêt à la livraison, visée à l'article 22 de la présente convention, n'auront d'effet à l'égard du transporteur de fait, sauf consentement de ce dernier.

Article 42 — Notification des ordres et protestations

Les instructions ou protestations à notifier au transporteur, en application de la présente convention, ont le même effet qu'elles soient adressées au transporteur contractuel ou au transporteur de fait. Toutefois, les instructions visées à l'article 12 n'ont d'effet que si elles sont adressées au transporteur contractuel.

Article 43 — Préposés et mandataires

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, tout préposé ou mandataire de ce transporteur ou du transporteur contractuel, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, peut se prévaloir des conditions et des limites de responsabilité applicables, en vertu de la présente convention, au transporteur dont il est le préposé ou le mandataire, sauf s'il est prouvé qu'il a agi de telle façon que les limites de responsabilité ne puissent être invoquées conformément à la présente convention.

Article 44 — Cumul de la réparation

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, le montant total de la réparation qui peut être obtenu de ce transporteur, du transporteur contractuel et de leurs préposés et mandataires quand ils ont agi dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut pas dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à charge soit du transporteur contractuel, soit du transporteur de fait, en vertu de la présente convention, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées dans le présent article ne puisse être tenue pour responsable au-delà de la limite applicable à cette personne.

Article 45 — Notification des actions en responsabilité

Toute action en responsabilité, relative au transport effectué par le transporteur de fait, peut être intentée, au choix du demandeur, contre ce transporteur ou le transporteur contractuel ou contre l'un et l'autre, conjointement ou séparément. Si l'action est intentée contre l'un seulement de ces transporteurs, ledit transporteur aura le droit d'appeler l'autre transporteur en intervention devant le tribunal saisi, les effets de cette intervention ainsi que la procédure qui lui est applicable étant réglés par la loi de ce tribunal.

Article 46 — Juridiction annexe

Toute action en responsabilité, prévue à l'article 45, doit être portée, au choix du demandeur, sur le territoire d'un des États parties, soit devant l'un des tribunaux où une action peut être intentée contre le transporteur contractuel, conformément à l'article 33, soit devant le tribunal du domicile du transporteur de fait ou du siège principal de son exploitation.

Article 47 — Nullité des dispositions contractuelles

Toute clause tendant à exonérer le transporteur contractuel ou le transporteur de fait de leur responsabilité en vertu du présent chapitre ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans le présent chapitre est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions du présent chapitre.

Article 48 — Rapports entre transporteur contractuel et transporteur de fait

Sous réserve de l'article 45, aucune disposition du présent chapitre ne peut être interprétée comme affectant les droits et obligations existant entre les transporteurs, y compris tous droits à un recours ou dédommagement.

Chapitre VI

Autres dispositions

Article 49 — Obligation d'application

Sont nulles et de nul effet toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence.

Article 50 — Assurance

Les États parties exigent que leurs transporteurs contractent une assurance suffisante pour couvrir la responsabilité qui leur incombe aux termes de la présente convention. Un transporteur peut être tenu, par l'État partie à destination duquel il exploite des services, de fournir la preuve qu'il maintient une assurance suffisante couvrant sa responsabilité au titre de la présente convention.

Article 51 — Transport effectué dans des circonstances extraordinaires

Les dispositions des articles 3 à 5, 7 et 8 relatives aux titres de transport ne sont pas applicables au transport effectué dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation d'un transporteur.

Article 52 — Définition du terme «jour»

Lorsque dans la présente convention il est question de jours, il s'agit de jours courants et non de jours ouvrables.

Chapitre VII

Dispositions protocolaires

Article 53 — Signature, ratification et entrée en vigueur

1. La présente convention est ouverte à Montréal le 28 mai 1999 à la signature des États participant à la Conférence internationale de droit aérien, tenue à Montréal du 10 au 28 mai 1999. Après le 28 mai 1999, la Convention sera ouverte à la signature de tous les États au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale à Montréal jusqu'à ce qu'elle entre en vigueur conformément au paragraphe 6 du présent article.

2. De même, la présente convention sera ouverte à la signature des organisations régionales d'intégration économique. Pour l'application de la présente convention, une «organisation régionale d'intégration économique» est une organisation constituée d'États souverains d'une région donnée qui a compétence sur certaines matières régies par la Convention et qui a été dûment autorisée à signer et à ratifier, accepter, approuver ou adhérer à la présente convention. Sauf au paragraphe 2 de l'article 1, au paragraphe 1, alinéa b), de l'article 3, à l'alinéa b) de l'article 5, aux articles 23, 33, 46 et à l'alinéa b) de l'article 57, toute mention faite d'un «État partie» ou «d'États parties» s'applique également aux organisations régionales d'intégration économique. Pour l'application de l'article 24, les mentions faites d'«une majorité des États parties» et d'«un tiers des États parties» ne s'appliquent pas aux organisations régionales d'intégration économique.

3. La présente convention est soumise à la ratification des États et des organisations d'intégration économique qui l'ont signée.

4. Tout État ou organisation régionale d'intégration économique qui ne signe pas la présente convention peut l'accepter, l'approuver ou y adhérer à tout moment.

5. Les instruments de ratification d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion seront déposés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui est désignée par les présentes comme dépositaire.

6. La présente convention entrera en vigueur le soixantième jour après la date du dépôt auprès du dépositaire du trentième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et entre les États qui ont déposé un tel instrument. Les instruments déposés par les organisations régionales d'intégration économique ne seront pas comptées aux fins du présent paragraphe.

7. Pour les autres États et pour les autres organisations régionales d'intégration économique, la présente convention prendra effet soixante jours après la date du dépôt d'un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

8. Le dépositaire notifiera rapidement à tous les signataires et à tous les États parties:

a) chaque signature de la présente convention ainsi que sa date;

b) chaque dépôt d'un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion ainsi que sa date;

c) la date d'entrée en vigueur de la présente convention;

d) la date d'entrée en vigueur de toute révision des limites de responsabilité établies en vertu de la présente convention;

e) toute dénonciation au titre de l'article 54.

Article 54 — Dénonciation

1. Tout État partie peut dénoncer la présente convention par notification écrite adressée au dépositaire.

2. La dénonciation prendra effet cent quatre-vingts jours après la date à laquelle le dépositaire aura reçu la notification.

Article 55 — Relation avec les autres instruments de la Convention de Varsovie

La présente convention l'emporte sur toutes règles s'appliquant au transport international par voie aérienne:

1) entre États parties à la présente convention du fait que ces États sont communément parties aux instruments suivants:

a) *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*, signée à Varsovie le 12 octobre 1929 (appelée ci-après la Convention de Varsovie);

b) *Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929*, fait à La Haye le 28 septembre 1955 (appelé ci-après le Protocole de La Haye);

c) *Convention complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel*, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 (appelée ci-après la Convention de Guadalajara);

d) *Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955*, signé à Guatemala le 8 mars 1971 (appelé ci-après le Protocole de Guatemala);

e) Protocoles additionnels n[os] 1 à 3 et Protocole de Montréal n° 4 portant modification de la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye ou par la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye et par le Protocole de Guatemala, signés à Montréal le 25 septembre 1975 (appelés ci-après les Protocoles de Montréal); ou

2) dans le territoire de tout État partie à la présente convention du fait que cet État est partie à un ou plusieurs des instruments mentionnés aux alinéas a) à e) ci-dessus.

Article 56 — États possédant plus d'un régime juridique

1. Si un État comprend deux unités territoriales ou davantage dans lesquelles des régimes juridiques différents s'appliquent aux questions régies par la présente convention, il peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que ladite convention s'applique à toutes ses unités territoriales ou seulement à l'une ou plusieurs d'entre elles et il peut à tout moment modifier cette déclaration en en soumettant une nouvelle.

2. Toute déclaration de ce genre est communiquée au dépositaire et indique expressément les unités territoriales auxquelles la Convention s'applique.

3. Dans le cas d'un État partie qui a fait une telle déclaration:

a) les références, à l'article 23, à la «monnaie nationale» sont interprétées comme signifiant la monnaie de l'unité territoriale pertinente dudit État;

b) à l'article 28, la référence à la «loi nationale» est interprétée comme se rapportant à la loi de l'unité territoriale pertinente dudit État.

Article 57 — Réserves

Aucune réserve ne peut être admise à la présente convention, si ce n'est qu'un État partie peut à tout moment déclarer, par notification adressée au dépositaire, que la présente convention ne s'applique pas:

a) aux transports aériens internationaux effectués et exploités directement par cet État à des fins non commerciales relativement à ses fonctions et devoirs d'État souverain;

b) au transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ou loués par ledit État partie et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente convention.

FAIT à Montréal le 28[e] jour du mois de mai de l'an mil neuf cent quatre-vingt-dix-neuf dans les langues française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe, tous les textes faisant également foi. La présente convention restera déposée aux archives de l'Organisation de l'aviation civile internationale, et le dépositaire en transmettra des copies certifiées conformes à tous les États parties à la Convention de Varsovie, au Protocole de La Haye, à la Convention de Guadalajara, au Protocole de Guatemala et aux Protocoles de Montréal.

DCW Doc No. 58
28/5/99

FINAL ACT

of the International Conference on Air Law
held under the auspices of the
International Civil Aviation Organization
at Montreal from 10 to 28 May 1999

ACTE FINAL

de la Conférence internationale de droit aérien
tenue sous les auspices de
l'Organisation de l'aviation civile internationale
à Montréal du 10 au 28 mai 1999

ACTA FINAL

de la Conferencia internacional de derecho aeronáutico,
celebrada bajo el patrocinio de la
Organización de Aviación Civil Internacional
en Montreal del 10 al 28 de mayo de 1999

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ АКТ

Международной конференции по воздушному праву,
проводившейся под эгидой
Международной организации гражданской авиации
в Монреале с 10 по 28 мая 1999 года.

الوثيقة الختامية

للمؤتمر الدولي للقانون الجوي
الذي عقد برعاية
منظمة الطيران المدني الدولي
في مونتريال من ١٠ الى ٢٨ مايو / أيار ١٩٩٩

在国际民用航空组织主持下
于1999年5月10日至28日在蒙特利尔举行的
航空法国际会议

最后文件

ICAO • OACI • ИКАО

MONTREAL
28 MAY 1999

MONTRÉAL
28 MAI 1999

MONTREAL
28 DE MAYO DE 1999

МОНРЕАЛЬ
28 МАЯ 1999 ГОДА

مونتريال
٢٨ مايو/ أيار ١٩٩٩

蒙特利尔
1999年5月28日

ACTE FINAL

de la Conférence internationale de droit aérien tenue sous les auspices de l'Organisation de l'aviation civile internationale à Montréal du 10 au 28 mai 1999

Les plénipotentiaires à la Conférence internationale de droit aérien tenue sous les auspices de l'Organisation de l'aviation civile internationale se sont réunis à Montréal du 10 au 28 mai 1999 afin d'examiner les projets d'articles de la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*, établis par le Comité juridique de l'Organisation de l'aviation civile internationale et par le *Groupe spécial sur la modernisation et la refonte du «régime de Varsovie»* institué par le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Les gouvernements des 118 États ci-après étaient représentés à la conférence:

Afghanistan (État islamique d')
Afrique du Sud (République sud-africaine)
Algérie (République algérienne démocratique et populaire)
Allemagne (République fédérale d')
Arabie saoudite (Royaume d')
Argentine (République argentine)
Australie
Autriche (République d')
Azerbaïdjan (République azerbaïdjanaise)
Bahamas (Commonwealth des)
Bahreïn (État de)
Bangladesh (République populaire du)
Bélarus (République du)
Belgique (Royaume de)
Belize
Bénin (République du)
Bolivie (République de)
Botswana (République du)
Brésil (République fédérative du)
Burkina Faso
Cambodge (Royaume du)
Cameroun (République du)
Canada
Cap-Vert (République du)
Chili (République du)
Chine (République populaire de)
Chypre (République de)
Colombie (République de)
Costa Rica (République du)
Côte d'Ivoire (République de)
Cuba (République de)
Danemark (Royaume du)
Égypte (République arabe d')
Émirats arabes unis
Espagne (Royaume d')
États-Unis d'Amérique
Éthiopie (République fédérale démocratique d')
Fédération de Russie
Finlande (République de)
France (République française)
Gabon (République gabonaise)
Gambie (République de)
Ghana (République du)
Grèce (République hellénique)
Guinée (République de)
Haïti (République d')
Îles Marshall (République des)
Inde (République de l')
Indonésie (République d')
Irlande
Islande (République d')
Israël (État d')
Italie (République italienne)
Jamaïque
Japon
Jordanie (Royaume hachémite de)
Kenya (République du)
Koweït (État du)
Lesotho (Royaume du)

Liban (République libanaise)
Libéria (République du)
Lituanie (République de)
Luxembourg (Grand-Duché de)
Madagascar (République de)
Malawi (République du)
Malte (République de)
Maroc (Royaume du)
Maurice (République de).
Mexique (États-Unis du)
Monaco (Principauté de)
Mongolie
Mozambique (République du)
Namibie (République de)
Niger (République du)
Nigéria (République fédérale du)
Norvège (Royaume de)
Nouvelle-Zélande
Oman (Sultanat d')
Ouganda (République de l')
Ouzbékistan (République d')
Pakistan (République islamique du)
Panama (République du)
Paraguay (République du)
Pays-Bas (Royaume des)
Pérou (République du)
Philippines (République des)
Pologne (République de)
Portugal (République portugaise)
Qatar (État du)
République arabe syrienne
République centrafricaine
République de Corée
République dominicaine
République tchèque
Roumanie
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
Saint-Siège
Sénégal (République du)
Singapour (République de)
Slovaquie (République slovaque)
Slovénie (République de)
Soudan (République du)
Sri Lanka (République socialiste démocratique de)
Suède (Royaume de)
Suisse (Confédération suisse)
Swaziland (Royaume du)
Thaïlande (Royaume de)
Togo (République togolaise)
Trinité-et-Tobago (République de)
Tunisie (République tunisienne)
Turquie (République turque)
Ukraine
Uruguay (République orientale de l')
Venezuela (République du)
Viet Nam (République socialiste du)
Yémen (République du)
Zambie (République de)
Zimbabwe (République du)

Les 11 organisations internationales ci-après étaient représentées par des observateurs:

Association de droit international (ILA)
Association du transport aérien international (IATA)
Association latino-américaine de droit aérien et spatial (ALADA)
Chambre de commerce internationale (CCI)
Comité aéronautique inter-États (CAI)
Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)
Commission arabe de l'aviation civile (CAAC)
Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)
Communauté européenne (CE)
Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)
Union internationale des assureurs aéronautiques (UIAA)

La conférence a élu à l'unanimité président M. Kenneth Rattray (Jamaïque) et a aussi élu à l'unanimité les vice-présidents suivants:

Premier Vice-Président – M. K.J.H. Kjellin (Suède)
Deuxième Vice-Président – M. A.K. Mensah (Ghana)
Troisième Vice-Président – M. R.H. Wang (Chine)
Quatrième Vice-Président – M. H. Mahfoud (République arabe syrienne)

Le Secrétaire général de la conférence était M. Renato Cláudio Costa Pereira, Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale. M. Ludwig Weber, Directeur des affaires juridiques de l'Organisation de l'aviation civile internationale était Secrétaire exécutif de la conférence. Il était assisté de M. Silvério Espínola, Conseiller juridique principal, qui a rempli les fonctions de Sous-Secrétaire, et de MM. John Augustin, Conseiller juridique, et Arie Jakob, Expert associé, qui ont rempli les fonctions de Secrétaires adjoints de la conférence, et d'autres fonctionnaires de ladite Organisation.

La conférence a institué une Commission plénière ainsi que les comités suivants:

Comité de vérification des pouvoirs

Président:	M. S. Ahmad	(Pakistan)
Membres:	M. J.K. Abonouan	(Côte d'Ivoire)
	M. Y. Mäkelä	(Finlande)
	M. A.F.O. Al-Momani	(Jordanie)
	M. E. Espinoza	(Panama)

Comité de rédaction

Président:	M. A. Jones	(Royaume-Uni)
Membres:	M. E.A. Frietsch	(Allemagne)
	M. S. Göhre	(Allemagne)
	M. D. von Elm	(Allemagne)
	M. S.A.F. Al-Ghamdi	(Arabie saoudite)
	M. E. Martínez Gondra	(Argentine)
	M. M.A. Gamboa	(Argentine)
	M. H.L. Sánchez	(Argentine)
	M. M.J. Moatshe	(Botswana)
	M. K. Mosupukwa	(Botswana)
	M. J. Escobar	(Brésil)
	M. G. Pereira	(Brésil)
	M. G.H. Lauzon	(Canada)
	Mme E.A. MacNab	(Canada)
	Mme S.H.D. Cheung	(Chine)
	M. K.Y. Kwok	(Chine)
	Mme F. Liu	(Chine)
	Mme X. Zhang	(Chine)
	M. J.K. Abonouan	(Côte d'Ivoire)
	M. B. Gnakare	(Côte d'Ivoire)
	M. A. Arango	(Cuba)
	M. K. El Hussainy	(Égypte)
	M. L. Adrover	(Espagne)
	Mme M.-L. Huidobro	(Espagne)
	M. D. Horn	(États-Unis)
	M. P.B. Schwarzkopf	(États-Unis)
	M. D.S. Newman	(États-Unis)
	M. A. Bavykin	(Fédération de Russie)
	M. N. Ostroumov	(Fédération de Russie)
	M. J. Courtial	(France)

	M. A. Veillard	(France)
	M. D. Videau	(France)
	M. R.K. Maheshwari	(Inde)
	M. A. Aoki	(Japon)
	Mme J. Iwama	(Japon)
	M. Y. Koga	(Japon)
	M. T. Shimura	(Japon)
	Mme D.A. Achapa	(Kenya)
	M. J.J. Titoo	(Kenya)
	M. S. Eid	(Liban)
	M. V. Poonoosamy	(Maurice)
	Mme M. Reyes de Vásquez	(Panama)
	M. P. Smith	(Royaume-Uni)
	M. K.J.H. Kjellin	(Suède)

Groupe «Les amis du Président»

Président:	M. Kenneth Rattray	(Jamaïque)
Membres:	M. S.A.F. Al-Ghamdi	(Arabie saoudite)
	Mme C. Boughton	(Australie)
	M. J. Aleck	(Australie)
	M. P. Yang	(Cameroun)
	M. T. Tekou	(Cameroun)
	M. G.H. Lauzon	(Canada)
	Mme E.A. MacNab	(Canada)
	M. A.R. Lisboa	(Chili)
	Mme A. Valdés	(Chili)
	M. R.H. Wang	(Chine)
	Mme S.H.D. Cheung	(Chine)
	Mme F. Liu	(Chine)
	Mme X. Zhang	(Chine)
	M. K. El Hussainy	(Égypte)
	M. D. Horn	(États-Unis)
	M. D.S. Newman	(États-Unis)
	M. P.B. Schwarzkopf	(États-Unis)
	M. B.L. Labarge	(États-Unis)
	M. A. Bavykin	(Fédération de Russie)
	M. V. Bordunov	(Fédération de Russie)
	M. N. Ostroumov	(Fédération de Russie)
	M. J. Bernière	(France)
	M. M.-Y. Peissik	(France)
	M. J. Courtial	(France)
	M. D. Videau	(France)
	M. A.K. Mensah	(Ghana)
	M. P.V. Jayakrishnan	(Inde)
	M. V.S. Madan	(Inde)
	M. H.S. Khola	(Inde)
	M. A. Aoki	(Japon)
	M. Y. Kawarabayashi	(Japon)
	M. T. Shimura	(Japon)

M. S. Eid	(Liban)
M. V. Poonoosamy	(Maurice)
M. R.V. Rukoro	(Namibie)
Mme H.L. Talbot	(Nouvelle-Zélande)
M. A.G. Mercer	(Nouvelle-Zélande)
M. S.N. Ahmad	(Pakistan)
M. N. Sharwani	(Pakistan)
M. A. Jones	(Royaume-Uni)
M. P. Smith	(Royaume-Uni)
M. S. Tiwari	(Singapour)
Mme S.H. Tan	(Singapour)
M. J. Kok	(Singapour)
M. A. Čičerov	(Slovénie)
M. S.D. Liyanage	(Sri Lanka)
M. K.J.H. Kjellin	(Suède)
M. N.A. Gradin	(Suède)
M. L.-G. Malmberg	(Suède)
M. M. Ryff	(Suisse)
M. H. Mahfoud	(République arabe syrienne)
M. N. Chataoui	(Tunisie)
M. S. Kilani	(Tunisie)
M. C.B. Borucki	(Uruguay)
M. E.D. Gaggero	(Uruguay)
M. L.G. Giorello-Sancho	(Uruguay)
M. A. Sanes de León	(Uruguay)
M. V.T. Dinh	(Viet Nam)
M. X.T. Lai	(Viet Nam)

Suite à ses délibérations, la conférence a adopté le texte de la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international.*

Ladite convention a été ouverte à la signature ce jour, à Montréal.

La conférence a de plus adopté par consensus les résolutions ci-après:

RÉSOLUTION N° 1

LA CONFÉRENCE,

AYANT À L'ESPRIT l'importance de la refonte et de la modernisation de certaines règles relatives au transport aérien international pour le rétablissement du degré nécessaire d'uniformité et de clarté desdites règles,

RECONNAISSANT que la refonte et la modernisation nécessaires desdites règles ne peuvent être réalisées que grâce à l'action collective d'États conformément aux principes et aux règles du droit international,

AFFIRMANT que les progrès et avantages contenus dans la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international* devraient être mis en œuvre le plus tôt possible dans l'intérêt de toutes les parties intéressées,

1. *PRIE INSTAMMENT* les États de ratifier dès que possible la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international* adoptée le 28 mai 1999 à Montréal et de déposer un instrument de ratification auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) conformément à l'article 53 de ladite convention;

2. *CHARGE* le Secrétaire général de l'OACI de porter immédiatement cette résolution à l'attention des États, afin que soit atteint l'objectif mentionné ci-dessus.

RÉSOLUTION N° 2

LA CONFÉRENCE,

CONSCIENTE des conséquences tragiques des accidents d'aviation,

AYANT À L'ESPRIT la situation difficile dans laquelle se trouvent les victimes ou les survivants de tels accidents,

TENANT COMPTE en particulier des besoins économiques immédiats d'un grand nombre des familles ou survivants en question,

1. *PRIE INSTAMMENT* les transporteurs de verser dans les meilleurs délais des avances fondées sur les besoins économiques immédiats des familles des victimes ou des survivants d'accidents;

2. *ENCOURAGE* les États parties à la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*, adoptée le 28 mai 1999 à Montréal, à prendre les mesures appropriées prévues par leur législation nationale pour encourager les transporteurs à prendre de telles mesures.

RÉSOLUTION N° 3

LA CONFÉRENCE,

RECONNAISSANT l'importance primordiale de la sécurité pour le développement ordonné de l'aviation civile internationale,

RECONNAISSANT l'importance de la protection des passagers, des équipages, des travailleurs du transport aérien et du public en général,

CONSIDÉRANT que le transport de marchandises dangereuses par voie aérienne est réglementé internationalement par l'Annexe 18 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*,

CONSIDÉRANT que les dispositions de ladite Annexe exigent qu'un expéditeur offrant des colis de marchandises dangereuses pour leur transport aérien doit s'assurer que les marchandises ne sont pas interdites pour le transport par voie aérienne et qu'elles sont convenablement classées, emballées, marquées, étiquetées et accompagnées d'un document de transport de marchandises dangereuses en règle, comme il est spécifié dans ladite Annexe,

DÉCIDE:

QUE chaque État prendra toutes les mesures nécessaires pour assurer l'observation rigoureuse par les transporteurs, expéditeurs et transitaires des normes de l'Annexe 18 à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, et

QUE les transporteurs, expéditeurs et transitaires doivent observer toutes les mesures de sécurité applicables, notamment celles prises en application de l'Annexe 18 à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*.

EN FOI DE QUOI les délégués ont signé le présent Acte final.

FAIT à Montréal le vingt-huit mai mil neuf cent quatre-vingt-dix-neuf en un seul exemplaire comprenant six textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe, qui sera déposé auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale, laquelle en transmettra copie certifiée conforme à chacun des gouvernements représentés à la conférence.

TRADUZIONE NON UFFICIALE

CONVENZIONE PER L'UNIFICAZIONE DI ALCUNE NORME RELATIVE AL TRASPORTO AEREO INTERNAZIONALE

GLI STATI PARTI DELLA PRESENTE CONVENZIONE

RICONOSCENDO il significativo contributo che la Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929, nel seguito denominata "Convenzione di Varsavia", e gli altri strumenti collegati hanno dato all'armonizzazione del diritto privato internazionale in materia di navigazione area,

RICONOSCENDO la necessità di adeguare e rifondere la Convenzione di Varsavia e gli strumenti collegati in un unico testo,

RICONOSCENDO l'importanza di tutelare gli interessi degli utenti del trasporto aereo internazionale e la necessità di garantire un equo risarcimento secondo il principio di riparazione,

RIAFFERMANDO l'auspicabilità di un ordinato sviluppo delle operazioni di trasporto aereo internazionale e del regolare traffico di passeggeri, bagagli e merci in conformità con i principi e gli obiettivi della Convenzione sull'aviazione civile internazionale conclusa a Chicago il 7 dicembre 1944,

CONVINTI che l'azione collettiva degli Stati intesa all'ulteriore armonizzazione e codificazione di alcune norme che regolano il trasporto aereo internazionale per mezzo di una nuova Convenzione rappresenti il mezzo più idoneo a realizzare il giusto equilibrio degli interessi.

HANNO CONVENUTO QUANTO SEGUE:

Capitolo I

Disposizioni generali

Articolo 1 — Campo di applicazione

1. La presente Convenzione si applica ad ogni trasporto internazionale di persone, bagagli o merci, effettuato con aeromobile a titolo oneroso. Essa si applica altresì ai trasporti con aeromobile effettuati a titolo gratuito da un'impresa di trasporto aereo.

2. Ai fini della presente Convenzione l'espressione *trasporto internazionale* indica ogni trasporto in cui, a seguito di accordo tra le parti, il luogo di partenza e il luogo di arrivo, che vi sia o no interruzione di trasporto o trasbordo, sono situati o sul territorio di due Stati Parti o sul territorio di un medesimo Stato Parte qualora sia previsto uno scalo sul territorio di un altro Stato, anche se tale Stato non è uno Stato Parte. Ai fini della presente Convenzione non si considera trasporto internazionale il trasporto tra due punti del territorio di un medesimo Stato Parte senza scalo concordato sul territorio di un altro Stato.

3. Ai fini della presente Convenzione il trasporto effettuato da più vettori successivi si presume costituire un unico trasporto qualora le parti lo abbiano considerato come un'unica operazione, indipendentemente dal fatto che sia stato stipulato per mezzo di un unico contratto o per mezzo di più contratti e il suo carattere internazionale non

viene meno per il solo fatto che un contratto o più contratti debbano essere eseguiti integralmente sul territorio di un medesimo Stato.

4. La presente Convenzione si applica anche al trasporto di cui al Capitolo V, fatte salve le disposizioni ivi previste.

Articolo 2 — Trasporto effettuato dallo Stato e trasporto di effetti postali

1. La presente Convenzione si applica al trasporto effettuato dallo Stato o da altre persone giuridiche di diritto pubblico sempreché ricorrano le condizioni di cui all'articolo 1.

2. Nel trasporto di effetti postali il vettore è responsabile unicamente nei confronti dell'amministrazione postale competente conformemente alle norme applicabili nei rapporti tra i vettori e le amministrazioni postali.

3. Salvo quanto disposto al paragrafo 2, le disposizioni della presente Convenzione non si applicano al trasporto di effetti postali.

Capitolo II

Documentazione e obblighi delle Parti in materia di trasporto di passeggeri, bagagli e merci

Articolo 3 — Passeggeri e bagagli

1. In occasione del trasporto di passeggeri deve essere rilasciato un titolo di trasporto individuale o collettivo contenente:

   (a) l'indicazione dei punti di partenza e di destinazione;

   (b) se i punti di partenza e di destinazione sono situati sul territorio di un medesimo Stato Parte e se sono previsti uno o più scali sul territorio di un altro Stato, l'indicazione di uno di tali scali.

2. In sostituzione del titolo di trasporto di cui al paragrafo 1 è ammesso l'impiego di qualsiasi altro mezzo che attesti le indicazioni ivi menzionate. Qualora venga utilizzato uno qualsiasi degli altri mezzi il vettore dovrà offrirsi di rilasciare al passeggero una dichiarazione scritta contenente le indicazioni in esso registrate.

3. Il vettore rilascia al passeggero uno scontrino identificativo per ogni bagaglio consegnato.

4. Al passeggero deve essere consegnato un avviso scritto nel quale sia specificato che la responsabilità del vettore per morte o lesione, per distruzione, perdita o deterioramento del bagaglio o per ritardo è soggetta alle norme e alle limitazioni della presente Convenzione, qualora applicabile.

5. L'inosservanza delle disposizioni di cui ai paragrafi precedenti non pregiudica l'esistenza né la validità del contratto di trasporto, il quale resta comunque soggetto alle norme della presente Convenzione, ivi comprese quelle concernenti la limitazione della responsabilità.

Articolo 4 — Merci

1. Per il trasporto di merci viene emessa una lettera di trasporto aereo.

2. In sostituzione della lettera di trasporto aereo è ammesso l'impiego di qualsiasi altro mezzo che attesti le indicazioni relative al trasporto da eseguire. Qualora venga utilizzato uno di tali mezzi il vettore rilascia al mittente, a richiesta di quest'ultimo, una ricevuta di carico che permetta l'identificazione della spedizione e l'accesso alle indicazioni in esso registrate.

Articolo 5 — Contenuto della lettera di trasporto aereo e della ricevuta di carico

La lettera di trasporto aereo e la ricevuta di carico devono contenere:

(a) l'indicazione dei punti di partenza e di destinazione:

(b) quando i punti di partenza e di destinazione sono situati sul territorio di un medesimo Stato Parte e siano previsti uno o più scali sul territorio di un altro Stato, l'indicazione di uno di tali scali;

(c) l'indicazione del peso della spedizione.

Articolo 6 — Documento relativo alla natura della merce

Se necessario all'espletamento delle formalità doganali, di polizia o imposte da altre autorità pubbliche, il mittente può essere tenuto a presentare un documento che specifichi la natura della merce. Questa disposizione non fa sorgere in capo al vettore alcun dovere, obbligo o conseguente responsabilità.

Articolo 7 — Descrizione della lettera di trasporto aereo

1. La lettera di trasporto aereo viene emessa dal mittente in tre esemplari originali.

2. Il primo originale porta l'indicazione "per il vettore" e viene firmato dal mittente. Il secondo originale porta l'indicazione "per il destinatario" e viene firmato dal mittente e dal vettore. Il terzo originale è firmato dal vettore e da questo consegnato al mittente dopo aver preso in consegna la merce.

3. La firma del vettore e quella del mittente possono essere stampate o sostituite da un timbro.

4. Se, a richiesta del mittente, il vettore emette la lettera di trasporto aereo, si considera, sino a prova contraria, che egli abbia agito in nome del mittente.

Articolo 8 — Documentazione per colli multipli

Quando vi sono più colli:

(a) il vettore può chiedere al mittente di emettere lettere di trasporto aereo distinte;

(b) il mittente può chiedere al vettore di rilasciargli ricevute di carico distinte quando vengano utilizzati gli altri mezzi di cui all'articolo 4, paragrafo 2.

Articolo 9 — Inosservanza delle disposizioni relative alla documentazione

L'inosservanza delle disposizioni degli articoli 4, 5, 6, 7 e 8 non pregiudica l'esistenza né la validità del contratto di trasporto, il quale resta comunque soggetto alle norme della presente Convenzione, ivi comprese quelle concernenti la limitazione della responsabilità.

Articolo 10 — Responsabilità per le indicazioni contenute nella documentazione

1. Il mittente è responsabile dell'esattezza delle indicazioni e delle dichiarazioni relative alla merce inserite da lui o in suo nome nella lettera di trasporto aereo, nonché di quelle fornite da lui o in suo nome al vettore perché siano inserite nella ricevuta di carico o per la registrazione con gli altri mezzi di cui all'articolo 4, paragrafo 2. Quanto disposto nel presente articolo si applica anche quando la persona che agisce in nome del mittente sia anche l'agente del vettore.

2. Il mittente risponde di ogni danno subito dal vettore o da ogni altra persona nei cui confronti questi sia responsabile a motivo delle indicazioni e dichiarazioni irregolari, inesatte o incomplete fornite da lui o in suo nome.

3. Salvo quanto disposto ai paragrafi 1 e 2, il vettore risponde di ogni danno subito dal mittente o da ogni altra persona nei cui confronti questi sia responsabile a motivo delle indicazioni e dichiarazioni irregolari, inesatte o incomplete inserite da lui o in suo nome nella ricevuta di carico o nei dati registrati con gli altri mezzi di cui all'articolo 4, paragrafo 2.

Articolo 11 — Efficacia probatoria della documentazione

1. La lettera di trasporto aereo e la ricevuta di carico fanno fede, sino a prova contraria, della conclusione del contratto, della presa in consegna della merce e delle condizioni di trasporto che vi figurano.

2. Le dichiarazioni contenute nella lettera di trasporto aereo o nella ricevuta di carico, relative al peso, alle dimensioni ed all'imballaggio della merce, nonché al numero dei colli, fanno fede sino a prova contraria; quelle relative alla quantità, al volume e allo stato della merce non costituiscono prova contro il vettore a meno che siano state verificate dal vettore stesso alla presenza del mittente, e la verifica consti dalla lettera di trasporto aereo o dalla ricevuta di carico, ovvero si riferiscano allo stato apparente della merce.

Articolo 12 — Diritto di disporre della merce

1. Il mittente ha il diritto, a condizione di adempiere a tutti gli obblighi risultanti dal contratto di trasporto, di disporre della merce, sia ritirandola all'aeroporto di partenza o di destinazione, sia facendola sostare in corso di rotta in caso di atterraggio, sia ordinandone la consegna nel luogo di destinazione o in corso di rotta ad un destinatario diverso da quello originariamente indicato, sia chiedendone la restituzione all'aeroporto di partenza, purché l'esercizio di tale diritto non rechi pregiudizio né al vettore, né agli altri mittenti, salvo l'obbligo di rimborsare le spese che ne risultino.

2. Se l'esecuzione delle istruzioni del mittente non risulti possibile, il vettore deve prontamente informarne quest'ultimo.

3. Il vettore che ottempera alle istruzioni del mittente senza esigere la presentazione dell'originale della lettera di trasporto aereo o della ricevuta di carico rilasciata a quest'ultimo risponde per ogni danno che ne derivi a chiunque sia regolarmente in possesso della lettera di trasporto aereo o della ricevuta di carico, salvo il diritto di agire in regresso verso il mittente.

4. Il diritto del mittente cessa nel momento in cui inizia quello del destinatario, conformemente all'articolo 13. Tuttavia, se il destinatario rifiuta la merce o se risulta irreperibile, il mittente riacquista il proprio diritto di disporre della merce.

Articolo 13 — Consegna della merce al destinatario (Riconsegna)

1. Salvo il caso in cui il mittente abbia esercitato il diritto che gli deriva dall'articolo 12, il destinatario può, dal momento dell'arrivo della merce nel punto di destinazione, richiedere al vettore la consegna della merce verso pagamento degli importi dovuti e previa esecuzione delle condizioni di trasporto.

2. Salvo diverso accordo tra le parti, è obbligo del vettore avvertire il destinatario al momento dell'arrivo della merce.

3. Se la perdita della merce venga riconosciuta dal vettore o se, decorsi sette giorni dalla data in cui sarebbe dovuta arrivare, la merce non è ancora giunta a destinazione, il destinatario può far valere nei confronti del vettore i diritti nascenti dal contratto di trasporto.

Articolo 14 — Tutela dei diritti del mittente e del destinatario

Il mittente e il destinatario possono far valere tutti i diritti che sono loro conferiti rispettivamente dagli articoli 12 e 13, ciascuno in proprio nome, sia che agiscano per proprio conto che per contro altrui, a condizione di adempiere gli obblighi derivanti dal contratto di trasporto.

Articolo 15 — Rapporti tra il mittente e il destinatario o rapporti reciproci tra terzi

1. Gli articoli 12, 13 e 14 lasciano impregiudicati i rapporti tra il mittente e il destinatario, come pure i rapporti reciproci tra terzi i cui diritti derivino dal mittente o dal destinatario.

2. Ogni deroga alle disposizioni degli articoli 12, 13 e 14 deve essere espressamente indicata nella lettera di trasporto aereo o nella ricevuta di carico.

Articolo 16 — Formalità doganali, di polizia o imposte da altre autorità pubbliche

1. Il mittente è tenuto a fornire le informazioni e i documenti che sono necessari all'espletamento della formalità doganali, di polizia o imposte da altre autorità pubbliche prima della consegna della merce al destinatario. Il mittente è responsabile nei confronti del vettore di tutti i danni derivanti dalla omissione, irregolarità o inesattezza di tali informazioni o documenti, salvo che il danno sia imputabile al vettore ovvero ai suoi dipendenti o incaricati.

2. Il vettore non è tenuto a verificare l'esattezza e la completezza delle informazioni e dei documenti.

Capitolo III

Responsabilità del vettore ed entità del risarcimento per danni

Articolo 17 — Morte e lesione dei passeggeri - Danni ai bagagli

1. Il vettore è responsabile del danno derivante dalla morte o dalla lesione personale subita dal passeggero per il fatto stesso che l'evento che ha causato la morte o la lesione si è prodotto a bordo dell'aeromobile o nel corso di una qualsiasi delle operazioni di imbarco o di sbarco.

2. Il vettore è responsabile del danno derivante dalla distruzione, perdita o deterioramento dei bagagli consegnati, per il fatto stesso che l'evento che ha causato la distruzione, la perdita o il deterioramento si è prodotto a bordo dell'aeromobile oppure nel corso di qualsiasi periodo durante il quale il vettore aveva in custodia i bagagli consegnati. Tuttavia la responsabilità del vettore è esclusa se e nella misura in cui il danno derivi esclusivamente dalla natura dei bagagli o da difetto o vizio intrinseco. Nel caso di bagagli non consegnati, compresi gli oggetti personali, il vettore è responsabile qualora il danno derivi da sua colpa ovvero da colpa dei suoi dipendenti o incaricati.

3. Se il vettore riconosce la perdita del bagaglio consegnato, ovvero qualora il bagaglio consegnato non sia ancora giunto a destinazione entro ventuno giorni dalla data prevista, il passeggero può far valere nei confronti del vettore i diritti che gli derivano dal contratto di trasporto.

4. Salvo diversa disposizione, nella presente Convenzione il termine "bagagli" indica sia i bagagli consegnati che quelli non consegnati.

Articolo 18 — Danni alla merce

1. Il vettore è responsabile del danno risultante dalla distruzione, perdita o deterioramento della merce per il fatto stesso che l'evento che ha causato il danno si è prodotto nel corso del trasporto aereo.

2. Tuttavia, il vettore non è responsabile se dimostra che la distruzione, la perdita o il deterioramento della merce deriva esclusivamente da uno o più dei fatti seguenti:

   (a) difetto, natura o vizio intrinseco della merce;

   (b) imballaggio difettoso della merce effettuato da persona diversa dal vettore o dai suoi dipendenti o incaricati;

   (c) un evento bellico o un conflitto armato;

   (d) un atto dell'autorità pubblica compiuto in relazione all'entrata, uscita o transito della merce.

3. Il trasporto aereo ai sensi del paragrafo 1 comprende il periodo nel corso del quale la merce si trova sotto la custodia del vettore.

4. Il periodo del trasporto aereo non comprende alcun trasporto terrestre, marittimo o fluviale effettuato al di fuori di un aerodromo. Tuttavia, quando un tale trasporto venga effettuato in esecuzione del contratto di trasporto aereo al fine del carico, della consegna o del trasbordo, si presume, salvo prova contraria, che qualsiasi danno risulti

da un evento intervenuto nel corso del trasporto aereo. Se il vettore, senza il consenso del mittente, esegue il trasporto in tutto o in parte con un mezzo diverso da quello aereo concordato dalle parti, tale trasporto si presume effettuato nel corso del trasporto aereo.

Articolo 19 — Ritardo

Il vettore è responsabile del danno derivante da ritardo nel trasporto aereo di passeggeri, bagagli o merci. Tuttavia il vettore non è responsabile per i danni da ritardo se dimostri che egli stesso e i propri dipendenti e incaricati hanno adottato tutte le misure necessarie e possibili, secondo la normale diligenza, per evitare il danno oppure che era loro impossibile adottarle.

Articolo 20 — Esonero

Il vettore, qualora dimostri che la persona che chiede il risarcimento o il suo avente causa ha provocato il danno o vi ha contribuito per negligenza, atto illecito o omissione, è esonerato in tutto o in parte dalle proprie responsabilità nei confronti dell'istante, nella misura in cui la negligenza o l'atto illecito o l'omissione ha provocato il danno o vi ha contribuito. Allorché la richiesta di risarcimento viene presentata da persona diversa dal passeggero, a motivo della morte o della lesione subita da quest'ultimo, il vettore è parimenti esonerato in tutto o in parte dalle sue responsabilità nella misura in cui dimostri che tale passeggero ha provocato il danno o vi ha contribuito per negligenza, atto illecito o omissione. Questo articolo si applica a tutte le norme in tema di responsabilità contenute nella presente Convenzione, compreso l'articolo 21, paragrafo 1.

Articolo 21 — Risarcimento in caso di morte o lesione del passeggero

1. Per i danni di cui all'articolo 17, paragrafo 1, che non eccedano i 100 000 diritti speciali di prelievo per passeggero, il vettore non può escludere né limitare la propria responsabilità.

2. Il vettore non risponde dei danni di cui all'articolo 17, paragrafo 1 che eccedano i 100 000 diritti speciali di prelievo per passeggero qualora dimostri che:

   (a) il danno non è dovuto a negligenza, atto illecito o omissione propria o dei propri dipendenti o incaricati

   oppure che

   (b) il danno è dovuto esclusivamente a negligenza, atto illecito o omissione di terzi.

Articolo 22 — Limitazioni di responsabilità per ritardo, per il bagaglio e per le merci

1. Nel trasporto di persone, in caso di danno da ritardo, così come specificato all'articolo 19, la responsabilità del vettore è limitata alla somma di 4 150 diritti speciali di prelievo per passeggero.

2. Nel trasporto di bagagli, la responsabilità del vettore in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo è limitata alla somma di 1 000 diritti speciali di prelievo per passeggero, salvo dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione effettuata dal passeggero al momento della consegna al vettore del bagaglio, dietro pagamento di un'eventuale tassa supplementare. In tal caso il vettore sarà tenuto al risarcimento sino a concorrenza della somma dichiarata, a meno che egli non dimostri che tale somma è superiore all'interesse reale del mittente alla consegna a destinazione.

3. Nel trasporto di merci, la responsabilità del vettore in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo è limitata alla somma di 17 diritti speciali di prelievo per chilogrammo, salvo dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione, effettuata dal mittente al momento della consegna del collo al vettore, dietro pagamento di un'eventuale tassa supplementare. In tal caso il vettore sarà tenuto al risarcimento sino a concorrenza della somma dichiarata, a meno che egli non dimostri che tale somma è superiore all'interesse reale del mittente alla consegna a destinazione.

4. In caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo di una parte delle merci o di qualsiasi oggetto in esse contenuto, per determinare il limite di responsabilità del vettore si tiene esclusivamente conto del peso totale del collo o dei colli interessati. Tuttavia, allorché la distruzione, la perdita, il deterioramento o il ritardo di una parte delle merci, o di un oggetto in esse contenuto, pregiudichi il valore di altri colli coperti dalla stessa lettera di trasporto aereo o dalla stessa ricevuta di carico o, qualora tali documenti non siano stati rilasciati, dalla stessa registrazione con altri mezzi di cui all'articolo 4, paragrafo 2, ai fini della determinazione del limite di responsabilità si deve altresì tener conto del peso totale di tali altri colli.

5. Le disposizioni dei paragrafi 1 e 2 non si applicano qualora venga dimostrato che il danno deriva da un atto o omissione del vettore, dei suoi dipendenti o incaricati, compiuto con l'intenzione di provocare un danno o temerariamente e con la consapevolezza che probabilmente ne deriverà un danno, sempreché, nel caso di atto o omissione di dipendenti o incaricati, venga anche fornita la prova che costoro hanno agito nell'esercizio delle loro funzioni.

6. I limiti previsti dall'articolo 21 e dal presente articolo non ostano alla facoltà del tribunale di riconoscere all'attore, in conformità del proprio ordinamento interno, un'ulteriore somma corrispondente in tutto o in parte alle spese processuali e agli altri oneri da questi sostenuti in relazione alla controversia, maggiorate degli interessi. La disposizione precedente non si applica quando l'ammontare del risarcimento accordato, escluse le spese processuali e gli altri oneri relativi alla controversia, non supera la somma che il vettore ha offerto per iscritto all'attore entro sei mesi dalla data in cui si è verificato l'evento che ha provocato il danno, o prima della presentazione della domanda giudiziale, qualora questa sia successiva.

Articolo 23 — Conversione delle unità monetarie

1. Le somme espresse in diritti speciali di prelievo nella presente Convenzione si intendono riferite al diritto speciale di prelievo quale definito dal Fondo monetario internazionale. La conversione di tali somme nelle monete nazionali si effettuerà, in caso di procedimento giudiziario, secondo il valore di tali monete in diritti speciali di prelievo alla data della sentenza. Il valore in diritti speciali di prelievo di una moneta nazionale di uno Stato Parte che sia membro del Fondo monetario internazionale è calcolato secondo il metodo di calcolo applicato alla data della sentenza dal Fondo stesso per le proprie operazioni e transazioni. Il valore in diritti speciali di prelievo di una moneta nazionale di uno Stato Parte che non sia membro del Fondo monetario internazionale è calcolato secondo il metodo indicato dallo stesso Stato Parte.

2. Tuttavia, gli Stati che non sono membri del Fondo monetario internazionale e il cui ordinamento non consenta l'applicazione delle disposizioni di cui al paragrafo 1 possono, al momento della ratifica o dell'adesione o in ogni momento successivo, dichiarare che nei procedimenti giudiziari sul loro territorio il limite di responsabilità del vettore di cui all'articolo 21 è fissato nella somma di 1 500 000 unità monetarie per

passeggero; in 62 500 unità monetarie per passeggero in relazione al paragrafo 1 dell'articolo 22; in 15 000 unità monetarie per passeggero in relazione al paragrafo 2 dell'articolo 22 e in 250 unità monetarie per chilogrammo in relazione al paragrafo 3 dell'articolo 22. Tale unità monetaria corrisponde a sessantacinque milligrammi e mezzo di oro puro al titolo di novecento millesimi. Tali somme possono essere convertite in cifra tonda nella moneta nazionale in questione. La conversione di tali somme in moneta nazionale è effettuata conformemente alla legislazione dello Stato interessato.

3. Il metodo di calcolo indicato nell'ultima frase del paragrafo 1 e il metodo di conversione illustrato nel paragrafo 2 saranno applicati in maniera tale da esprimere nella moneta nazionale dello Stato Parte, nella misura del possibile, lo stesso valore reale, per le somme di cui agli articoli 21 e 22, che risulterebbe dall'applicazione delle prime tre frasi del paragrafo 1. Gli Stati Parti comunicheranno al depositario della presente Convenzione, a seconda dei casi, il metodo di calcolo adottato in applicazione del paragrafo 1 o il risultato della conversione di cui al paragrafo 2, al momento del deposito dello strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione alla presente Convenzione e ogni qualvolta uno di essi venga modificato.

Articolo 24 — Revisione dei limiti

1. Salvo quanto disposto dall'articolo 25 e dal paragrafo 2 del presente articolo, i limiti di responsabilità previsti dagli articoli 21, 22 e 23 saranno aggiornati dal Depositario ad intervalli di cinque anni, la prima di tali revisioni avendo luogo alla scadenza di cinque anni dalla data di entrata in vigore della presente Convenzione, e qualora la Convenzione non sia entrata in vigore entro cinque anni dalla data in cui sarà stata aperta alla firma, entro il primo anno dall'entrata in vigore, facendo riferimento ad un fattore di inflazione costituito dal tasso di inflazione cumulato dalla precedente revisione e, in occasione della prima revisione, a partire dalla data di entrata in vigore della Convenzione. Per la determinazione del fattore di inflazione si farà ricorso al tasso di inflazione dato dalla media ponderata dei tassi annui di incremento e di diminuzione degli indici dei prezzi al consumo degli Stati le cui monete concorrono a formare i diritti speciali di prelievo di cui al paragrafo 1 dell'articolo 23.

2. Se nel corso della revisione di cui al paragrafo 2 si constati che il fattore di inflazione supera il 10 per cento, il Depositario procederà a notificare agli Stati Parti la revisione dei limiti di responsabilità. La revisione entra in vigore dopo sei mesi dalla data della notifica agli Stati Parti. Se, entro tre mesi dalla notifica agli Stati Parti, la maggioranza degli Stati Parti si dichiari contraria, la revisione non entrerà in vigore e il Depositario rinvierà la questione all'esame di una riunione degli Stati Parti. Il Depositario procederà all'immediata notifica a tutti gli Stati Parti dell'entrata in vigore di ogni revisione.

3. Salvo quanto disposto al paragrafo 1, la procedura di cui al paragrafo 2 si applica ogni qualvolta ne faccia richiesta un terzo degli Stati Parti e qualora il fattore di inflazione di cui al paragrafo 1 sia aumentato del 30 per cento dalla precedente revisione ovvero, in assenza di una precedente revisione, dalla data di entrata in vigore della presente Convenzione. Revisioni successive secondo la procedura descritta al paragrafo 1 verranno effettuate ad intervalli di cinque anni a partire dalla fine del quinto anno successivo alla data delle revisioni di cui al presente paragrafo.

Articolo 25 — Clausola sui limiti

Nel contratto di trasporto il vettore può stipulare limiti di responsabilità superiori a quelli previsti dalla presente Convenzione ovvero nessun limite di responsabilità.

Articolo 26 — Nullità delle clausole contrattuali

È nulla ogni clausola contrattuale intesa ad escludere la responsabilità del vettore o a fissare un limite inferiore a quello previsto nella presente Convenzione: la nullità di detta clausola non determina tuttavia la nullità dell'intero contratto, il quale rimane soggetto alle disposizioni della presente Convenzione.

Articolo 27 — Autonomia contrattuale

Nessuna disposizione della presente Convenzione impedisce al vettore di rifiutare la conclusione di un contratto di trasporto o di rinunciare ad uno dei mezzi di tutela da essa contemplati ovvero di stipulare condizioni che non siano in contrasto con essa.

Articolo 28 — Anticipi di pagamento

In caso di incidente aereo che provochi la morte o la lesione del passeggero, il vettore, se vi è tenuto dalla propria legislazione nazionale, provvede senza indugio agli anticipi di pagamento a favore della persona o delle persone fisiche aventi diritto al risarcimento per far fronte alle loro immediate necessità economiche. Un anticipo di pagamento non costituisce riconoscimento di responsabilità e può essere detratto da qualsiasi ulteriore importo successivamente pagato dal vettore a titolo di risarcimento.

Articolo 29 — Fondamento della richiesta risarcitoria

Nel trasporto di passeggeri, bagaglio e merci, ogni azione di risarcimento per danni promossa a qualsiasi titolo in base alla presente Convenzione o in base a un contratto o ad atto illecito o per qualsiasi altra causa, può essere esercitata unicamente alle condizioni e nei limiti di responsabilità previsti dalla presente Convenzione, fatta salva la determinazione delle persone legittimate ad agire e dei loro rispettivi diritti. Tale azione non dà luogo ad alcuna riparazione a titolo punitivo, esemplare o comunque non risarcitorio.

Articolo 30 — Dipendenti, incaricati — Risarcimento complessivo

1. Se l'azione di risarcimento è promossa nei confronti di un dipendente o un incaricato del vettore per un danno contemplato nella presente Convenzione, tale dipendente o incaricato, ove dimostri di aver agito nell'esercizio delle sue funzioni, può far valere le condizioni e i limiti di responsabilità invocabili dal vettore stesso in virtù della presente Convenzione.

2. L'ammontare totale del risarcimento pagato dal vettore e dai suoi dipendenti e incaricati non può superare i predetti limiti.

3. Le disposizioni dei paragrafi 1 e 2 non si applicano al trasporto di merci qualora venga dimostrato che il danno deriva da un atto o da una omissione del dipendente o dell'incaricato commessi o con l'intenzione di provocare un danno o temerariamente e con la consapevolezza che probabilmente ne deriverà un danno.

Articolo 31 — Termini per la presentazione dei reclami

1. Il ricevimento senza riserve del bagaglio consegnato o della merce da parte della persona avente diritto alla consegna costituisce, salvo prova contraria, presunzione che gli stessi sono stati consegnati in buono stato e conformemente al titolo di trasporto o alle registrazioni con altri mezzi di cui all'articolo 3, paragrafo 2 e all'articolo 4, paragrafo 2.

2. In caso di danno, la persona avente diritto alla consegna deve, appena constatato il danno, presentare reclamo al vettore immediatamente e comunque entro sette giorni dalla data del ricevimento, in caso di bagaglio consegnato, ed entro quattordici giorni dalla data di ricevimento, in caso di merce. In caso di ritardo, il reclamo deve essere inoltrato entro ventuno giorni dalla data in cui il bagaglio o la merce sono stati messi a sua disposizione.

3. Il reclamo deve avere forma scritta ed essere presentato o inviato entro i predetti termini.

4. In mancanza di reclamo nei predetti termini, si estinguono le azioni nei confronti del vettore, salvo in caso di frode da parte di quest'ultimo.

Articolo 32 — Morte della persona responsabile

In caso di morte della persona responsabile, l'azione per il risarcimento del danno si esercita, entro i limiti previsti dalla presente Convenzione, nei confronti dei suoi aventi causa.

Articolo 33 — Competenza giurisdizionale

1. L'azione per il risarcimento del danno è promossa, a scelta dell'attore, nel territorio di uno degli Stati Parti, o davanti al tribunale del domicilio del vettore o della sede principale della sua attività o del luogo in cui esso possiede un'impresa che ha provveduto a stipulare il contratto, o davanti al tribunale del luogo di destinazione.

2. In caso di danno derivante dalla morte o dalla lesione del passeggero, l'azione di risarcimento può essere promossa dinanzi ad uno dei tribunali di cui al paragrafo 1 oppure nel territorio dello Stato Parte nel quale al momento dell'incidente il passeggero ha la sua residenza principale e permanente e dal quale e verso il quale il vettore svolge il servizio di trasporto aereo di passeggeri, sia con propri aeromobili che con aeromobili di proprietà di un altro vettore in virtù di un accordo commerciale, e nel quale il vettore esercita la propria attività di trasporto aereo di passeggeri in edifici locati o di proprietà dello stesso vettore o di un altro vettore con il quale egli ha un accordo commerciale.

3. Ai fini del paragrafo 2,

   (a) "accordo commerciale" indica un accordo, diverso dall'accordo di agenzia, concluso tra vettori e relativo alla fornitura di servizi comuni per il trasporto aereo di passeggeri;

   (b) "residenza principale e permanente" indica il luogo in cui, al momento dell'incidente, il passeggero ha fissa e permanente dimora. La nazionalità del passeggero non costituisce l'elemento determinante a tale scopo.

4. Si applicano le norme procedurali del tribunale adito.

Articolo 34 — Arbitrato

1. Salvo quanto disposto dal presente articolo, le parti di un contratto di trasporto di merci possono stipulare che ogni controversia in tema di responsabilità del vettore ai sensi della presente Convenzione venga risolta tramite arbitrato. Tale accordo deve avere forma scritta.

2. La procedura arbitrale avrà luogo, a scelta dell'attore, nell'ambito di una delle giurisdizioni individuate all'articolo 33.

3. L'arbitro o il tribunale arbitrale deve applicare le disposizioni della presente Convenzione.

4. Le disposizioni di cui ai paragrafi 2 e 3 si presumono far parte di ogni clausola o accordo arbitrale; ogni condizione stabilita in tale clausola o accordo che sia in contrasto con tali disposizioni è nulla e priva di effetto.

Articolo 35 — Prescrizione

1. Il diritto al risarcimento per danni si prescrive nel termine due anni decorrenti dal giorno di arrivo a destinazione o dal giorno previsto per l'arrivo a destinazione dell'aeromobile o dal giorno in cui il trasporto è stato interrotto.

2. Il metodo di calcolo del periodo di prescrizione è determinato in conformità dell'ordinamento del tribunale adito.

Articolo 36 — Trasporto successivo

1. Nei casi di trasporto ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 3, da eseguire da diversi vettori successivi, ogni vettore che accetta passeggeri, bagaglio e merci è soggetto alle disposizioni della presente Convenzione ed è considerato parte del contratto di trasporto per quella parte del trasporto effettuata sotto il suo controllo.

2. In caso di trasporto di tal genere, il passeggero o i suoi aventi diritto possono agire soltanto nei confronti del vettore che ha effettuato il trasporto nel corso del quale l'incidente o il ritardo si sono verificati, salvo il caso in cui, per accordo espresso, il primo vettore si sia assunto la responsabilità dell'intero viaggio.

3. Nel caso di bagaglio o di merci, il passeggero o il mittente ha diritto di agire nei confronti del primo vettore, e il passeggero o il destinatario ha il diritto di agire nei confronti dell'ultimo vettore, e inoltre entrambi potranno agire contro il vettore che ha effettuato il trasporto nel corso del quale si sono verificati la distruzione, la perdita, il deterioramento o il ritardo. I vettori sono responsabili singolarmente e solidalmente nei confronti del passeggero o del mittente o del destinatario.

Articolo 37 - Diritto di ricorso contro terzi

La presente convenzione non pregiudica in alcun modo il fatto di determinare se la persona considerata responsabile ai fini delle norme di detta convenzione, disposizioni, ha o meno un diritto di ricorso contro qualsiasi altra persona.

Capitolo IV

Trasporto combinato

Articolo 38 — Trasporto combinato

1. Nel caso di trasporti combinati, effettuati in parte per via aerea ed in parte con altre modalità di trasporto, le disposizioni della presente Convenzione, salvo quanto previsto dall'articolo 18, paragrafo 4, si applicano solo al trasporto aereo semprechè esso rientri nella previsione dell'articolo 1.

2. Nel caso di trasporto combinato, nulla nella presente Convenzione vieta alle parti di inserire nel titolo di trasporto aereo condizioni relative alle altre modalità di trasporto, purché per quanto attiene al trasporto aereo vengano rispettate le disposizioni della presente Convenzione.

Capitolo V

Trasporto aereo effettuato da persona diversa dal vettore contrattuale

Articolo 39 — Vettore contrattuale — Vettore di fatto

Le disposizioni del presente Capitolo si applicano nel caso in cui un soggetto (qui appresso denominato "il vettore contrattuale") conclude in nome proprio un contratto di trasporto, retto dalla presente Convenzione, con un passeggero o un mittente o con persona agente in nome del passeggero o del mittente e un altro soggetto (qui appresso denominato "il vettore di fatto") effettua, in virtù dell'autorità conferitagli dal vettore contrattuale, in tutto o in parte il trasporto, pur non costituendo relativamente a tale parte un vettore successivo ai sensi della presente Convenzione. Tale autorità si presume esistere fino a prova contraria.

Articolo 40 — Responsabilità rispettive del vettore contrattuale e del vettore di fatto

Salvo disposizione contraria del presente capitolo, quando un vettore di fatto effettua, in tutto o in parte, un trasporto che, in virtù del contratto di cui all'articolo 39, è retto dalla presente Convenzione, sia il vettore contrattuale che il vettore di fatto sono soggetti alle disposizioni della presente Convenzione, il primo per l'intero trasporto contemplato nel contratto, il secondo per la parte da lui eseguita.

Articolo 41 — Responsabilità reciproca

1. Gli atti e omissioni del vettore di fatto e dei suoi dipendenti e incaricati, compiuti nell'esercizio delle loro funzioni, concernenti il trasporto eseguito dal vettore di fatto, sono parimenti considerati come atti e omissioni del vettore contrattuale.

2. Gli atti e omissioni del vettore contrattuale e dei suoi dipendenti e incaricati compiuti nell'esercizio delle loro funzioni, concernenti il trasporto effettuato dal vettore contrattuale, sono considerati come atti e omissioni del vettore contrattuale. Tuttavia, per tali atti e omissioni, il vettore contrattuale non potrà incorrere in una responsabilità superiore ai limiti fissati agli articoli 21, 22, 23 e 24. Nessun accordo speciale conferente al vettore contrattuale obblighi non previsti dalla presente Convenzione, nessuna rinuncia a diritti o a mezzi di tutela derivanti dalla presente Convenzione, nessuna dichiarazione speciale d'interesse alla consegna a destinazione ai sensi dell'articolo 22 potranno essere fatti valere contro il vettore di fatto, salvo che questi vi abbia acconsentito.

Articolo 42 — Destinatario dei reclami e delle istruzioni

I reclami e le istruzioni da rivolgere al vettore in applicazione della presente Convenzione hanno gli stessi effetti sia se indirizzati al vettore contrattuale sia se indirizzati al vettore di fatto. Tuttavia, le istruzioni di cui all'articolo 12 valgono solo se indirizzate al vettore contrattuale.

Articolo 43 — Dipendenti e incaricati

Nel trasporto effettuato dal vettore di fatto, ogni dipendente o incaricato dello stesso vettore o del vettore contrattuale, che provi d'aver agito nell'esercizio delle proprie funzioni, può valersi dei limiti di responsabilità applicabili, ai sensi della presente Convenzione, al vettore di cui è dipendente o incaricato, sempreché non dimostri di aver agito in maniera che escluda l'applicabilità dei limiti di responsabilità concessi in conformità della presente Convenzione.

Articolo 44 — Risarcimento complessivo

Nel trasporto effettuato dal vettore di fatto, l'ammontare totale del risarcimento pagato dallo stesso vettore, dal vettore contrattuale e dai loro dipendenti e incaricati che abbiano agito nell'esercizio delle loro funzioni, non può superare il massimale che, secondo la presente Convenzione, può essere imputato al vettore contrattuale ovvero al vettore di fatto, e comunque nessuno di tali soggetti può essere tenuto responsabile oltre il limite previsto per ognuno di essi.

Articolo 45 — Destinatario della richiesta di risarcimento

L'azione per il risarcimento del danno contro il vettore di fatto, per il trasporto effettuato, può essere promossa, a scelta dell'attore, contro lo stesso vettore o contro il vettore contrattuale o contro entrambi, congiuntamente o separatamente. Quando l'azione è promossa contro uno solo dei vettori, questi ha il diritto di esigere la chiamata in corresponsabilità dell'altro vettore; la procedura e la chiamata sono disciplinate dalla legge del tribunale adito.

Articolo 46 — Giurisdizione addizionale

L'azione per il risarcimento per danni di cui all'articolo 45 è promossa, a scelta dell'attore, nel territorio di uno degli Stati Parti, o davanti ad uno dei tribunali presso i quali può essere promossa l'azione contro il vettore contrattuale ai sensi dell'articolo 33 o davanti al tribunale competente del luogo in cui il vettore di fatto ha la sua residenza o la sede principale della sua attività.

Articolo 47 — Nullità di clausole contrattuali

È nulla ogni clausola contrattuale intesa ad esonerare il vettore contrattuale o il vettore di fatto dalla responsabilità che gli deriva dal presente capitolo o a fissare un limite inferiore a quello previsto nello stesso capitolo; la nullità di detta clausola non determina tuttavia la nullità dell'intero contratto, il quale rimane soggetto alle disposizioni del presente capitolo.

Articolo 48 - Rapporti tra trasportatore contrattuale e trasportatore di fatto

Subordinatamente all'articolo 45, nessuna disposizione del presente capitolo può essere interpretata nel senso di pregiudicare i diritti e gli obblighi esistenti fra i trasportatori, compresi i diritti ad un ricorso o ad un risarcimento.

Capitolo VI

Altre disposizioni

Articolo 49 — Imperatività

Sono nulle tutte le clausole contenute nel contratto di trasporto e tutti gli accordi speciali conclusi prima del verificarsi del danno con i quali le parti mirano ad eludere le disposizioni della presente Convenzione sia determinando la legislazione applicabile sia modificando le norme sulla competenza giurisdizionale.

Articolo 50 — Assicurazione

Gli Stati Parti faranno obbligo ai propri vettori di provvedere a stipulare un contratto di assicurazione a idonea copertura della loro responsabilità derivante dalla presente Convenzione. Qualora richiesto dalla Parte contraente nel cui territorio opera, il vettore deve dimostrare di godere di un'adeguata copertura assicurativa per i casi di responsabilità derivante dalla presente Convenzione.

Articolo 51 — Trasporto effettuato in circostanze eccezionali

Le disposizioni degli articoli 3, 4, 5, 7 e 8 concernenti i titoli di trasporto non si applicano al trasporto effettuato in circostanze eccezionali che esulano dal normale esercizio dell'attività del vettore.

Articolo 52 — Definizione di giorni

L'uso del termine "giorni" nella presente Convenzione indica i giorni di calendario e non i giorni feriali.

Capitolo VII

Disposizioni finali

Articolo 53 — Firma, Ratifica e Entrata in vigore

1. La presente Convenzione sarà aperta alla firma di ogni Stato partecipante alla Conferenza internazionale sul diritto aeronautico, tenutasi a Montreal dal 10 al 28 maggio 1999. Dopo il 28 maggio 1999 la presente Convenzione resterà aperta alla firma di tutti gli Stati presso la sede dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile a Montreal fino alla data della sua entrata in vigore, conformemente alle disposizioni del paragrafo 6.

2. La presente Convenzione resterà altresì aperta alla firma delle Organizzazioni di integrazione economica regionale. Ai fini della presente Convenzione l'espressione "Organizzazione di integrazione economica regionale" indica un'organizzazione costituita da Stati sovrani di una determinata regione che sia competente per quanto riguarda determinate materie rette dalla presente Convenzione ed sia stata debitamente autorizzata a firmare e a ratificare, accettare, approvare la presente Convenzione o ad aderirvi. Le espressioni "Stato Parte" o "Stati Parti", utilizzate nella presente Convenzione, tranne che al paragrafo 2 dell'articolo 1, al paragrafo 1, lettera b) dell'articolo 3, alla lettera b) dell'articolo 5, agli articoli 23, 33, 46 e alla lettera b) dell'articolo 57, indica altresì le Organizzazioni di integrazione economica regionale.

Ai fini dell'articolo 24, l'espressione "la maggioranza degli Stati Parti" e "un terzo degli Stati Parti" esclude le Organizzazioni di integrazione economica regionale.

3. La presente Convenzione sarà sottoposta alla ratifica degli Stati e delle Organizzazioni di integrazione economica regionale firmatari.

4. Gli Stati o le Organizzazioni di integrazione economica regionale che non sottoscrivono la presente Convenzione potranno in ogni momento accettarla, approvarla o aderirvi.

5. Gli strumenti di ratifica, accettazione, approvazione o adesione saranno depositati presso l'Organizzazione internazionale per l'aviazione civile, che viene qui designata quale Depositario.

6. Tra gli Stati che avranno proceduto al deposito, la presente Convenzione entrerà in vigore il sessantesimo giorno successivo alla data del deposito, presso il Depositario, del trentesimo strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione. Ai fini del presente paragrafo, non si considera lo strumento depositato da un'Organizzazione di integrazione economica regionale.

7. Nei confronti di ogni altro Stato o di ogni altra Organizzazione di integrazione economica regionale, la presente Convenzione entrerà in vigore il sessantesimo giorno successivo alla data del deposito dello strumento di ratifica, accettazione, approvazione o adesione.

8. Il Depositario informerà prontamente tutti gli Stati firmatari e gli Stati Parti in merito a:

(a) ogni firma della presente Convenzione e la relativa data;

(b) ogni deposito di uno strumento di ratifica, accettazione, approvazione e adesione e la relativa data;

(c) la data di entrata in vigore della presente Convenzione;

(d) la data di entrata in vigore di ogni revisione dei limiti di responsabilità fissati dalla presente Convenzione;

(e) ogni denuncia ai sensi dell'articolo 54.

Articolo 54 — Denuncia

1. Ogni Stato Parte della presente Convenzione potrà denunciarla mediante notifica scritta indirizzata al Depositario della stessa.

2. La denuncia produrrà i suoi effetti centottanta giorni dopo la ricezione da parte del Depositario della notifica della denuncia.

Articolo 55 — Relazione con gli altri strumenti della Convenzione di Varsavia

La presente Convenzione prevale su ogni altra disposizione in materia di trasporto aereo internazionale:

1. tra gli Stati Parti della presente Convenzione che siano anche Parti dei seguenti strumenti:

   (a) la *Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale* firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929 (qui appresso denominata Convenzione di Varsavia);

   (b) il *Protocollo che modifica la convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929*, adottato all'Aja il 28 settembre 1955 (qui appresso denominato Protocollo dell'Aja);

   (c) la *Convenzione complementare alla Convenzione di Varsavia per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale effettuato da persona diversa dal vettore contrattuale*, firmata a Guadalajara il 18 settembre 1961 (qui appresso denominata Convenzione di Guadalajara);

   (d) il *Protocollo che modifica la Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929 così come modificata dal Protocollo adottato all'Aja il 28 settembre 1955*, firmato a Città del Guatemala l'8 marzo 1971 (qui appresso denominato Protocollo di Città del Guatemala);

   (e) i Protocolli aggiuntivi dal n. 1 al n. 3 e il Protocollo n. 4 di Montreal che modificano la Convenzione di Varsavia così come modificata dal Protocollo dell'Aja o la Convenzione di Varsavia così come modificata sia dal Protocollo dell'Aja che dal Protocollo di Città del Guatemala firmati a Montreal il 25 settembre 1975 (qui appresso denominati Protocolli di Montreal); oppure

2. all'interno dei territori di ogni singolo Stato Parte della presente Convenzione che sia anche Parte di uno o più degli strumenti elencati sopra alle lettere da a) a e).

Articolo 56 — Stati con più ordinamenti giuridici

1. Qualora uno Stato sia costituito da due o più unità territoriali nelle quali per le materie oggetto della presente Convenzione si applicano ordinamenti giuridici diversi, tale Stato può, al momento della firma, ratifica, accettazione, approvazione o adesione, dichiarare che la presente Convenzione si estende a tutte le sue unità territoriali o soltanto ad una o a più di esse e può in ogni momento modificare tale dichiarazione presentando una nuova dichiarazione.

2. Tale dichiarazione dovrà essere notificata al depositario e dovrà contenere esatta indicazione delle unità territoriali alle quali si applica la Convenzione.

3. Nel caso di uno Stato Parte che abbia presentato la predetta dichiarazione:

   (a) l'espressione "moneta nazionale", di cui all'articolo 23, si intende riferita alla moneta in corso legale nell'unità territoriale del predetto Stato oggetto della dichiarazione; e

(b) l'espressione "legislazione nazionale", di cui all'articolo 28, si intende riferita alla legislazione vigente nell'unità territoriale del predetto Stato oggetto della dichiarazione.

Articolo 57 — Riserve

Nessuna riserva potrà essere formulata alla presente Convenzione, tuttavia uno Stato Parte può in ogni momento dichiarare, per mezzo di notifica indirizzata al Depositario, che la presente Convenzione non si applica:

(a) al trasporto aereo internazionale effettuato e operato direttamente dallo Stato Parte per scopi non commerciali connessi alle proprie funzioni e ai propri obblighi di Stato sovrano; e/o

(b) al trasporto di persone, di merci e bagagli effettuato per le proprie autorità militari a bordo di aeromobili immatricolati nello Stato Parte o da questo noleggiato, e la cui intera capacità sia stata riservata da tali autorità o in loro nome.

IN FEDE DI CHE i sottoscritti Plenipotenziari, debitamente autorizzati, hanno firmato la presente Convenzione.

FATTO a Montreal il ventottesimo giorno del mese di maggio dell'anno millenovecentonovantanove nelle lingue inglese, araba, cinese, francese, russa e spagnola, tutti i testi facenti ugualmente fede. La presente Convenzione rimarrà depositata negli archivi dell'Organizzazione Internazionale dell'Aviazione Civile e copie conformi autentiche della stessa verranno trasmesse dal depositario a tutti gli Stati Parti della presente Convenzione, nonché a tutti gli Stati Parti della Convenzione di Varsavia, del Protocollo dell'Aja, della Convenzione di Guadalajara, del Protocollo di Città del Guatemala e dei Protocolli di Montreal.

ATTO FINALE

Della Conferenza internazionale di diritto aereo tenuta sotto gli auspici dell'Organizzazione dell' aviazione civile internazionale a Montreal dal 10 al 28 maggio 1999

I plenipotenziari alla Conferenza internazionale di diritto aereo tenuta sotto gli auspici dell'Organizzazione dell' aviazione civile internazionale si sono riuniti a Montreal dal 10 al 28 maggio 1999 per esaminare i progetti di articoli della *Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale,* stabiliti dal Comitato giuridico dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale e dal *Gruppo speciale per l'aggiornamento e la rielaborazione del << regime di Varsavia>>* istituito dal Consiglio dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale

Erano rappresentati alla conferenza i rappresentanti dei seguenti 118 Stati:

Afganistan (Stato islamico dell')
Africa del Sud (Repubblica sudafricana)
Algeria (Repubblica algerina democratica e popolare)
Arabia Saudita (Regno di)
Argentina (Repubblica argentina)
Australia
Austria (Repubblica d')
Azerbaïdjan (Repubblica azerbaïdjanese).
Bahamas (Commonwealth delle)
Bahrein (Stato di).
Bangladesh (Repubblica popolare del)
Belgio (Regno del)
Belize
Bielorussi (Repubblica di)
Benin (Repubblica di)
Bolivia (Repubblica di)
Botswana (Repubblica del)
Brasile (Repubblica federativa del)
Burkina Faso
Cambogia (Regno della)
Camerun (Repubblica del)
Canada
Capo Verde (Repubblica del)
Cile (Repubblica del)
Cina (Repubblica popolare di)
Cipro (Repubblica di)
Colombia (Repubblica di)
Costa Rica (Repubblica del)
Costa d'Avorio (Repubblica di)
Cuba (Repubblica di)
Danimarca (Regno del)
Egitto ((Repubblica araba dell')
Emirati arabi uniti
Etiopia (Repubblica federale democratica di)
Federazione di Russia
Filippine (Repubblica delle)
Finlandia ((Repubblica di)
Francia (Repubblica francese)
Gabon (Repubblica gabonese)
Gambia (Repubblica di)
Germania (Repubblica Federale di)
Ghana (Repubblica del)
Giamaica
Giappone
Giordania (Regno hashemita della)
Grecia (Repubblica ellenica)
Guinea (Repubblica di)
Haïti (Repubblica di)
Isole Marshall (Repubblica delle)
India (Repubblica dell')
Indonesia (Repubblica di)
Irlanda
Islanda(Repubblica di)
Israele (Stato di)
Italia (Repubblica italiana)
Kenia (Repubblica di)
Kuwait(Stato del)
Lesotho(Regno del)
Libano(Repubblica libanese)
Liberia (Repubblica di)
Lituania (Repubblica di)
Lussemburgo (Gran Ducato di)
Madagascar (Repubblica di)
Malawi(Repubblica di)
Malta(Repubblica di)
Marocco(Regno del)
Maurizio(Repubblica di)

Messico (Stati Uniti del)
Monaco (Principato di)
Mongolia
Mozambico(Repubblica di)
Namibia(Repubblica di)
Niger (Repubblica del)
Nigeria(Repubblica federale della)
Norvegia (Regno di)
Nuova Zelanda
Oman (Sultanato dell')
Pakistan (Repubblica Islamica del)
Panama (Repubblica di)
Paraguay(Repubblica di)
Paesi Bassi (Regno dei)
Peru(Repubblica del)
Polonia (Repubblica di)
Portogallo (Repubblica portoghese)
Qatar (Stato del)
Regno Unito di Gran Bretagna e
d'Irlanda del Nord
Repubblica araba siriana
Repubblica ceca
Repubblica centro-africana
Repubblica di Corea
Repubblica Dominicana
Repubblica slovacca
Romania
Santa Sede
Senegal (Repubblica del)
Singapore (Repubblica di)
Slovenia (Repubblica di)
Spagna (Regno di)
Sri Lanka (Repubblica socialista
democratica di)
Stati Uniti d'America
Sudan (Repubblica del)
Svezia (Regno di)
Svizzera (Confederazione svizzera)
Swaziland(Regno dello)
Tailandia (Regno di)
Togo (Repubblica togolese)
Trinidad -e-Tobago (Repubblica di)
Tunisia (Repubblica tunisina)
Turchia (Repubblica turca)
Ucraina
Uganda (Repubblica di)
Uruguay (Repubblica orientale dell')
Uzbekistan(Repubblica dell')
Venezuela (Repubblica del)
Viet Nam (Repubblica socialista del)
Yemen (Repubblica dello)
Zambia (Repubblica dello)
Zimbabwe (Repubblica dello)

Erano rappresentate da osservatori le seguenti 11 organizzazioni internazionali :

Associazione di diritto internazionale (ILA)
Associazione del trasporto aereo internazionale (IATA)
Associazione latino-americana di diritto aereo e spaziale (ALADA)
Camera di commercio internazionale (CCI)
Comitato aeronautico inter-Stati (CAI)
Commissione africana dell'aviazione civile (CAFAC)
Commissione latino -americana dell'aviazione civile (CLAC)
Comunità europea (CE)
Conferenza europea dell'aviazione civile (CEAC)
Unione internazionale degli assicuratori aeronautici (UIAA)

La conferenza ha eletto all'unanimità come presidente il Sig. K. Kenneth Rattray (Giamaica) ed ha inoltre eletto all'unanimità i seguenti vice-presidenti:

Primo Vice-presidente - K.J.H. Kjellin (Svezia)
Secondo Vice-presidente- A.K. Mensah (Ghana)
Terzo Vice-presidente - R.H. Wang (Cina)
Quarto Vice-presidente - H. Mahfoud (Repubblica araba siriana)

Il Segretario generale della Conferenza era il Sig. Renato Claudio Costa Pereira, Segretario generale dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale. Il Signor Ludwig Weber, Direttore degli affari giuridici dell'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale era Segretario esecutivo della conferenza, ed è stato assistito dal Sig. Silvèrio Espinola, Consigliere giuridico principale, il quale ha esercitato funzioni di sottosegretario, et dai Signori John Augustin, Consigliere giuridico, e Arie Jakob, esperto associato i quali hanno esercitato le funzioni di Vice-segretari della Conferenza, nonché da altri funzionari di detta Organizzazione.

La conferenza ha istituito una Commissione plenaria , nonché i seguenti comitati :

Comitato di verifica delle credenziali

Presidente: S. Ahmad (Pakistan)

Membri: J.K.Abonuan (Costa d'Avorio)
Y. Makela (Finlandia)
A.F.O. Al-Momani (Giordania)
M.E. Espinoza (Panama)

Comitato di redazione

Presidente: M.A.Jones (Regno Unito)

Membri: E.A. Frietsch (Germania)
S. Gohre (Germania)
D. von Elm (Germania)

S.A.F. Al-Ghamdi (Arabia Saudita)
E. Martinez Gondra (Argentina)
M.A.Gamboa (Argentina)
H.L. Sanchez (Argentina)
M.J. Moatshe (Botswana)
M.K. Mosupukwa (Botswana)
M.J. Escobar (Brasile)
M.G. Pereira (Brasile)
G.H. Lauzon (Canada)
Sig.ra E.A. MacNab (Canada)
Sig.ra S.H.D.Cheung (Cina)
Sig.ra K.Y.Kwok (Cina)
Sig.ra F.Liu (Cina)
Sig.ra X. Zhang (Cina)
J.K. Abonuan (Costa d'Avorio)
B. Gnakare (Costa d'Avorio)
A. Arango (Cuba)
K. El Hussainy (Egitto)
L. Adrover (Spagna)
Sig.ra M.L. Huidobro (Spagna)
D. Horn (Stati Uniti)
P.B. Schwarzkopf (Stati Uniti)
D.S. Newman (Stati Uniti)
A. Bavykin (Federazione di Russia)
N. Ostroumov (Federazione di Russia)
J. Courtial (Francia)
A. Veillard (Francia)
D. Videau (Francia)
R.K. Maheshwari (India)
A. Aoki (Giappone)
Sig.ra J. Iwama (Giappone)
Y. Koga (Giappone)
T. Shimura (Giappone)
D.A. Achapa (Kenia)
J.J.Titoo (Kenia)
S. Eid Libano
V. Poonoosamy Maurizio
M. Reyes de Vasquez (Panama)
P. Smith (Regno Unito)
K.J.H. Kjellin (Svezia)

Gruppo << Gli amici del Presidente>>

Presidente: Kenneth Rattray (Giamaica)

Membri: S.A.F. Al-Ghamdi (Arabia Saudita)
Sig.ra C. Boughton (Australia)
J. Aleck (Australia)
P. Yang (Camerun)
T. Tekou (Camerun)

G.H. Lauzon	(Canada)
Sig.ra E.A. Mac Nab	(Canada)
A.R. Lisboa	(Cile)
Sig.ra A. Valdès	(Cile)
Sig.ra R.H. Wang	(Cina)
Sig.ra S.H.D. Cheung	(Cina)
Sig.ra F. Liu	(Cina)
Sig.ra X. Zhang	(Cina)
K. El-Hussainy	(Egitto)
D. Horn	(Stati Uniti)
D.S. Newman	(Stati Uniti)
P.B. Schwarzkopf	(Stati Uniti)
B.L. Labarge	(Stati Uniti
A. Bavykin	(Federazione di Russia)
V. Bordunov	(Federazione di Russia)
N. Ostroumov	(Federazione di Russia)
J. Bernière	(Francia)
M.Y. Peissik	(Francia)
J. Courtial	(Francia)
D. Videau	(Francia)
A.K. Mensah	(Ghana)
P.V.Jayakrishnan	(India)
V.S. Madan	(India)
Sig.ra H.S. Khola	(India)
A. Aoki	(Giappone)
Y. Kawarabayashi.	(Giappone)
T. Shimura	(Giappone)
S. Eid	(Libano)
V. Poonoosamy	(Maurizio)
R.V. Rukoro	(Namibia)
H.L. Talbot	(Nuova Zelanda)
A.G. Mercer	(Nuova Zelanda)
S.N. Ahmad	(Pakistan)
N. Sharwani	(Pakistan)
A. Jones	(Regno Unito)
P. Smith	(Regno Unito)
S. Tiwari	(Singapore)
Sig.ra S.H. Tan	(Singapore)
J, Kok	(Singapore)
A. Cicerov	(Slovenia)
S.D.Liyanage	(Sri Lanka)
K.J.H. Kjellin	(Svezia)
N.A. Gradin	(Svezia)
L.G- Malmberg	(Svezia)
M. Ryff	(Svizzera)
H. Mahfoud	(Repubblica araba siriana)
N. Chataoui	(Tunisia)
S. Kilani	(Tunisia)
C.B. Borucki	(Uruguay)
E.D. Gaggero	(Uruguay)
L.G. Giorello-Sancho	(Uruguay)
A. Sanes de Léon	(Uruguay)
V.T. Dinh	(Viet Nam)
X.T. Lai	(Viet Nam)

A seguito delle sue deliberazioni, la conferenza ha adottato il testo della *Convei l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale.*

Tale convenzione è stata aperta alla firma in data odierna, a Montreal.
Inoltre la conferenza ha adottato per consenso le seguenti risoluzioni:

RISOLUZIONE N° 1

LA CONFERENZA,

AVENDO A MENTE l'importanza della rielaborazione e dell'aggiornamen relative al trasporto aereo internazionale al fine di ristabilire il livello richiest chiarezza di tali regole,

RICONOSCENDO che la rielaborazione e l'aggiornamento di tali regc realizzati solo per mezzo dell'azione collettiva degli Stati, in conformità regole del diritto internazionale ;

AFFERMANDO che i progressi ed i vantaggi contenuti *nella Convenzione ; alcune regole relative al trasporto aereo internazionale*, dovranno essere re nell'interesse di tutte le parti interessate,

1. *SOLLECITA* tutti gli Stati a ratificare al più presto la *Convenzione per l'u regole relative al trasporto aereo internazionale*, adottata il 28 magg ed a depositare uno strumento di ratifica presso l'Organizzazione internazionale (OACI) in conformità all'articolo 53 di detta Convenzio

2. *INCARICA* il Segretario generale dell'OACI di sottoporre immedia risoluzione all'attenzione degli Stati, in vista di conseguire il summenz

RISOLUZIONE N° 2

LA CONFERENZA,

CONSAPEVOLE delle tragiche conseguenze degli incidenti dell'aviazione,

AVENDO A MENTE la difficile situazione in cui si trovano le vittime incidenti;

TENENDO CONTO in particolare delle immediate necessità economiche d famiglie o di superstiti in questione,

1. SOLLECITA i trasportatori a pagare il prima possibile degli anticipi i immediate necessità economiche delle famiglie delle vittime o dei superst

2. INCORAGGIA gli Stati parte alla *Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale*, adottata il 28 maggio 1999 a Montreal, ad adottare le misure adeguate previste dalla loro legislazione nazionale al fine di incentivare i trasportatori a prendere tali provvedimenti.

RISOLUZIONE N° 3

LA CONFERENZA,

RICONOSCENDO l'importanza fondamentale della sicurezza per uno sviluppo ordinato dell'aviazione civile internazionale,

RICONOSCENDO l'importanza di proteggere i passeggeri, i membri dell'equipaggio, i lavoratori del trasporto aereo ed il pubblico in generale,

CONSIDERANDO che il trasporto di merci pericolose per via aerea è regolamentato a livello internazionale dall'Annesso 18 della *Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale,*

CONSIDERANDO che le disposizioni di detto Annesso esigono che il mittente che presenta al trasporto aereo colli di merci pericolose, deve accertarsi che le merci non siano vietate al trasporto per via aerea e che siano adeguatamente classificate, imballate, contrassegnate, etichettate ed accompagnate da un documento valido per il trasporto di merci pericolose, come specificato in detto Annesso,

DECIDE:

CHE ogni Stato prenderà tutte le misure necessarie per garantire la stretta osservanza delle norme dell'Annesso 18 della *Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale*, da parte di trasportatori, mittenti e addetti alle operazioni di transito,

CHE i trasportatori, mittenti e addetti alle operazioni di transito devono attenersi a tutte le misure di sicurezza applicabile, in particolare a quelle adottate in applicazione dell'Annesso 18 della *Convenzione relativa all'aviazione civile internazionale.*

IN FEDE DI CHE i delegati hanno firmato il presente Atto finale.

FATTO a Montreal il ventotto maggio millenovecentonovantanove in un unico esemplare comprendente sei testi autentici in lingua araba, cinese, francese, inglese, russa e spagnola, che sarà depositato presso l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale, la quale ne trasmetterà copia certificata conforme a ciascuno dei governi rappresentati alla conferenza.

LAVORI PREPARATORI

Camera dei deputati (atto n. 3876):

Presentato dal Ministro degli affari esteri (Frattini) il 9 aprile 2003.
Assegnato alla III commissione (Affari esteri), in sede referente, il 15 maggio 2003, con pareri delle commissioni I, II, V, IX e XIV.
Esaminato dalla III commissione il 3, 26 giugno 2003; 2 e 9 luglio 2003.
Relazione scritta presentata il 9 luglio 2003 (atto n. 3876/*A* - relatore on. Rizzi).
Esaminato in aula il 15 settembre 2003 e approvato il 16 settembre 2003.

Senato della Repubblica (atto n. 2488):

Assegnato alla 3ª commissione (Affari esteri), in sede referente, il 30 settembre 2003, con pareri delle commissioni 1ª, 2ª, 5ª, 6ª, 8ª e 14ª.
Esaminato dalla 3ª commissione, il 26 novembre e 16 dicembre 2003.
Esaminato in aula e approvato il 18 dicembre 2003.

04G0020

GIANFRANCO TATOZZI, *direttore* Francesco Nocita, *redattore*

(G402001/1) Roma, 2004 - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A. - S.

I S T I T U T O P O L I G R A F I C O E Z E C C A D E L L O S T A T O

LIBRERIE CONCESSIONARIE PRESSO LE QUALI È IN VENDITA LA GAZZETTA UFFICIALE

cap	località	libreria	indirizzo	pref.	tel.	fax
95024	**ACIREALE (CT)**	CARTOLIBRERIA LEGISLATIVA S.G.C. ESSEGICI	Via Caronda, 8-10	095	7647982	7647982
00041	**ALBANO LAZIALE (RM)**	LIBRERIA CARACUZZO	Corso Matteotti, 201	06	9320073	93260286
60121	**ANCONA**	LIBRERIA FOGOLA	Piazza Cavour, 4-5-6	071	2074606	2060205
84012	**ANGRI (SA)**	CARTOLIBRERIA AMATO	Via dei Goti, 4	081	5132708	5132708
04011	**APRILIA (LT)**	CARTOLERIA SNIDARO	Via G. Verdi, 7	06	9258038	9258038
52100	**AREZZO**	LIBRERIA PELLEGRINI	Piazza S. Francesco, 7	0575	22722	352986
83100	**AVELLINO**	LIBRERIA PIROLA MAGGIOLI	Via Matteotti, 30/32	0825	30597	248957
81031	**AVERSA (CE)**	LIBRERIA CLA.ROS	Via L. Da Vinci, 18	081	8902431	8902431
70124	**BARI**	CARTOLIBRERIA QUINTILIANO	Via Arcidiacono Giovanni, 9	080	5042665	5610818
70122	**BARI**	LIBRERIA BRAIN STORMING	Via Nicolai, 10	080	5212845	5235470
70121	**BARI**	LIBRERIA UNIVERSITÀ E PROFESSIONI	Via Crisanzio, 16	080	5212142	5243613
13900	**BIELLA**	LIBRERIA GIOVANNACCI	Via Italia, 14	015	2522313	34983
40132	**BOLOGNA**	LIBRERIA GIURIDICA EDINFORM	Via Ercole Nani, 2/A	051	4218740	4210565
40124	**BOLOGNA**	LIBRERIA GIURIDICA - LE NOVITÀ DEL DIRITTO	Via delle Tovaglie, 35/A	051	3399048	3394340
20091	**BRESSO (MI)**	CARTOLIBRERIA CORRIDONI	Via Corridoni, 11	02	66501325	66501325
21052	**BUSTO ARSIZIO (VA)**	CARTOLIBRERIA CENTRALE BORAGNO	Via Milano, 4	0331	626752	626752
93100	**CALTANISETTA**	LIBRERIA SCIASCIA	Corso Umberto I, 111	0934	21946	551366
91022	**CASTELVETRANO (TP)**	CARTOLIBRERIA MAROTTA & CALIA	Via Q. Sella, 106/108	0924	45714	45714
95128	**CATANIA**	CARTOLIBRERIA LEGISLATIVA S.G.C. ESSEGICI	Via F. Riso, 56/60	095	430590	508529
88100	**CATANZARO**	LIBRERIA NISTICÒ	Via A. Daniele, 27	0961	725811	725811
66100	**CHIETI**	LIBRERIA PIROLA MAGGIOLI	Via Asinio Herio, 21	0871	330261	322070
22100	**COMO**	LIBRERIA GIURIDICA BERNASCONI - DECA	Via Mentana, 15	031	262324	262324
87100	**COSENZA**	LIBRERIA DOMUS	Via Monte Santo, 70/A	0984	23110	23110
50129	**FIRENZE**	LIBRERIA PIROLA già ETRURIA	Via Cavour 44-46/R	055	2396320	288909
71100	**FOGGIA**	LIBRERIA PATIERNO	Via Dante, 21	0881	722064	722064
06034	**FOLIGNO (PG)**	LIBRERIA LUNA	Via Gramsci, 41	0742	344968	344968
03100	**FROSINONE**	L'EDICOLA	Via Tiburtina, 224	0775	270161	270161
16121	**GENOVA**	LIBRERIA GIURIDICA	Galleria E. Martino, 9	010	565178	5705693
95014	**GIARRE (CT)**	LIBRERIA LA SEÑORITA	Via Trieste angolo Corso Europa	095	7799877	7799877
73100	**LECCE**	LIBRERIA LECCE SPAZIO VIVO	Via Palmieri, 30	0832	241131	303057
74015	**MARTINA FRANCA (TA)**	TUTTOUFFICIO	Via C. Battisti, 14/20	080	4839784	4839785
98122	**MESSINA**	LIBRERIA PIROLA MESSINA	Corso Cavour, 55	090	710487	662174
20100	**MILANO**	LIBRERIA CONCESSIONARIA I.P.Z.S.	Galleria Vitt. Emanuele II, 11/15	02	865236	863684
20121	**MILANO**	FOROBONAPARTE	Foro Buonaparte, 53	02	8635971	874420
70056	**MOLFETTA (BA)**	LIBRERIA IL GHIGNO	Via Campanella, 24	080	3971365	3971365

Segue: **LIBRERIE CONCESSIONARIE PRESSO LE QUALI È IN VENDITA LA GAZZETTA UFFICIALE**

cap	**località**	libreria	indirizzo	pref.	tel.	fax
80139	**NAPOLI**	LIBRERIA MAJOLO PAOLO	Via C. Muzy, 7	081	282543	269898
80134	**NAPOLI**	LIBRERIA LEGISLATIVA MAJOLO	Via Tommaso Caravita, 30	081	5800765	5521954
84014	**NOCERA INF. (SA)**	LIBRERIA LEGISLATIVA CRISCUOLO	Via Fava, 51	081	5177752	5152270
28100	**NOVARA**	EDIZIONI PIROLA E MODULISTICA	Via Costa, 32/34	0321	626764	626764
35122	**PADOVA**	LIBRERIA DIEGO VALERI	Via dell'Arco, 9	049	8760011	8760011
90138	**PALERMO**	LA LIBRERIA DEL TRIBUNALE	P.za V.E. Orlando, 44/45	091	6118225	552172
90138	**PALERMO**	LIBRERIA S.F. FLACCOVIO	Piazza E. Orlando, 15/19	091	334323	6112750
90128	**PALERMO**	LIBRERIA S.F. FLACCOVIO	Via Ruggero Settimo, 37	091	589442	331992
90145	**PALERMO**	LIBRERIA COMMISSIONARIA G. CICALA INGUAGGIATO	Via Galileo Galilei, 9	091	6828169	6822577
90133	**PALERMO**	LIBRERIA FORENSE	Via Maqueda, 185	091	6168475	6172483
43100	**PARMA**	LIBRERIA MAIOLI	Via Farini, 34/D	0521	286226	284922
06121	**PERUGIA**	LIBRERIA NATALE SIMONELLI	Corso Vannucci, 82	075	5723744	5734310
29100	**PIACENZA**	NUOVA TIPOGRAFIA DEL MAINO	Via Quattro Novembre, 160	0523	452342	461203
59100	**PRATO**	LIBRERIA CARTOLERIA GORI	Via Ricasoli, 26	0574	22061	610353
00192	**ROMA**	LIBRERIA DE MIRANDA	Viale G. Cesare, 51/E/F/G	06	3213303	3216695
00195	**ROMA**	COMMISSIONARIA CIAMPI	Viale Carso, 55-57	06	37514396	37353442
00161	**ROMA**	L'UNIVERSITARIA	Viale Ippocrate, 99	06	4441229	4450613
00187	**ROMA**	LIBRERIA GODEL	Via Poli, 46	06	6798716	6790331
00187	**ROMA**	STAMPERIA REALE DI ROMA	Via Due Macelli, 12	06	6793268	69940034
45100	**ROVIGO**	CARTOLIBRERIA PAVANELLO	Piazza Vittorio Emanuele, 2	0425	24056	24056
63039	**SAN BENEDETTO D/T (AP)**	LIBRERIA LA BIBLIOFILA	Via Ugo Bassi, 38	0735	587513	576134
07100	**SASSARI**	MESSAGGERIE SARDE LIBRI & COSE	Piazza Castello, 11	079	230028	238183
96100	**SIRACUSA**	LA LIBRERIA	Piazza Euripide, 22	0931	22706	22706
10122	**TORINO**	LIBRERIA GIURIDICA	Via S. Agostino, 8	011	4367076	4367076
21100	**VARESE**	LIBRERIA PIROLA	Via Albuzzi, 8	0332	231386	830762
37122	**VERONA**	LIBRERIA L.E.G.I.S.	Via Pallone 20/c	045	8009525	8038392
36100	**VICENZA**	LIBRERIA GALLA 1880	Viale Roma, 14	0444	225225	225238

MODALITÀ PER LA VENDITA

La «Gazzetta Ufficiale» e tutte le altre pubblicazioni ufficiali sono in vendita al pubblico:

- **presso l'Agenzia dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato in ROMA: piazza G. Verdi, 10 - ☎ 06 85082147;**
- **presso le Librerie concessionarie indicate.**

Le richieste per corrispondenza devono essere inviate all'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato - Gestione Gazzetta Ufficiale - Piazza G. Verdi, 10 - 00100 Roma, versando l'importo, maggiorato delle spese di spedizione, a mezzo del c/c postale **n. 16716029.**

Le inserzioni, come da norme riportate nella testata della parte seconda, si ricevono con pagamento anticipato, presso le agenzie in Roma e presso le librerie concessionarie.

Per informazioni, prenotazioni o reclami attinenti agli abbonamenti oppure alla vendita della *Gazzetta Ufficiale* bisogna rivolgersi direttamente all'Amministrazione, presso l'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato - Piazza G. Verdi, 10 - 00100 ROMA

Gazzetta Ufficiale Abbonamenti	Vendite	Ufficio inserzioni	Numero verde
☎ 800-864035 - Fax 06-85082520	☎ 800-864035 - Fax 06-85084117	☎ 800-864035 - Fax 06-85082242	☎ 800-864035

GAZZETTA UFFICIALE
DELLA REPUBBLICA ITALIANA

CANONI DI ABBONAMENTO ANNO 2004 (Salvo conguaglio)*

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE I (legislativa)

		CANONE DI ABBONAMENTO		
Tipo A	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari:			
	(di cui spese di spedizione € 219,04)	- annuale	€	**397,47**
	(di cui spese di spedizione € 109,52)	- semestrale	€	**217,24**
Tipo A1	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi i soli supplementi ordinari contenenti i provvedimenti legislativi:			
	(di cui spese di spedizione € 108,57)	- annuale	€	**284,65**
	(di cui spese di spedizione € 54,28)	- semestrale	€	**154,32**
Tipo B	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti dei giudizi davanti alla Corte Costituzionale:			
	(di cui spese di spedizione € 19,29)	- annuale	€	**67,12**
	(di cui spese di spedizione € 9,64)	- semestrale	€	**42,06**
Tipo C	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti della CE:			
	(di cui spese di spedizione € 41,27)	- annuale	€	**166,66**
	(di cui spese di spedizione € 20,63)	- semestrale	€	**90,83**
Tipo D	Abbonamento ai fascicoli della serie destinata alle leggi e regolamenti regionali:			
	(di cui spese di spedizione € 15,31)	- annuale	€	**64,03**
	(di cui spese di spedizione € 7,65)	- semestrale	€	**39,01**
Tipo E	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata ai concorsi indetti dallo Stato e dalle altre pubbliche amministrazioni:			
	(di cui spese di spedizione € 50,02)	- annuale	€	**166,38**
	(di cui spese di spedizione € 25,01)	- semestrale	€	**89,19**
Tipo F	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari, ed ai fascicoli delle quattro serie speciali:			
	(di cui spese di spedizione € 344,93)	- annuale	€	**776,66**
	(di cui spese di spedizione € 172,46)	- semestrale	€	**411,33**
Tipo F1	Abbonamento ai fascicoli della serie generale inclusi i supplementi ordinari con i provvedimenti legislativi e ai fascicoli delle quattro serie speciali:			
	(di cui spese di spedizione € 234,45)	- annuale	€	**650,83**
	(di cui spese di spedizione € 117,22)	- semestrale	€	**340,41**

N.B.: L'abbonamento alla GURI tipo A, A1, F, F1 comprende gli indici mensili
Integrando con la somma di € **80,00** *il versamento relativo al tipo di abbonamento alla* Gazzetta Ufficiale - *parte prima - prescelto, si riceverà anche l'Indice Repertorio Annuale Cronologico per materie anno 2004.*

BOLLETTINO DELLE ESTRAZIONI

Abbonamento annuo (incluse spese di spedizione) € **86,00**

CONTO RIASSUNTIVO DEL TESORO

Abbonamento annuo (incluse spese di spedizione) € **55,00**

PREZZI DI VENDITA A FASCICOLI
(Oltre le spese di spedizione)

Prezzi di vendita:		
serie generale	€	0,77
serie speciali (escluso concorsi), ogni 16 pagine o frazione	€	0,80
fascicolo serie speciale, *concorsi*, prezzo unico	€	1,50
supplementi (ordinari e straordinari), ogni 16 pagine o frazione	€	0,80
fascicolo Bollettino Estrazioni, ogni 16 pagine o frazione	€	0,80
fascicolo Conto Riassuntivo del Tesoro, prezzo unico	€	5,00

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE II (inserzioni)

Abbonamento annuo	*(di cui spese di spedizione € 120,00)*			€	**318,00**
Abbonamento semestrale	*(di cui spese di spedizione € 60,00)*			€	**183,50**
Prezzo di vendita di un fascicolo, ogni 16 pagine o frazione (oltre le spese di spedizione)		€	0,85		

I.V.A. 20% inclusa

RACCOLTA UFFICIALE DEGLI ATTI NORMATIVI

Abbonamento annuo			€	**188,00**
Abbonamento annuo per regioni, province e comuni			€	**175,00**
Volume separato (oltre le spese di spedizione)	€	17,50		

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

Per l'estero i prezzi di vendita, in abbonamento ed a fascicoli separati, anche per le annate arretrate, compresi i fascicoli dei supplementi ordinari e straordinari, devono intendersi raddoppiati. Per il territorio nazionale i prezzi di vendita dei fascicoli separati, compresi i supplementi ordinari e straordinari, relativi ad anni precedenti, devono intendersi raddoppiati. Per intere annate è raddoppiato il prezzo dell'abbonamento in corso. Le spese di spedizione relative alle richieste di invio per corrispondenza di singoli fascicoli, vengono stabilite, di volta in volta, in base alle copie richieste.

N.B. - Gli abbonamenti annui decorrono dal 1° gennaio al 31 dicembre, i semestrali dal 1° gennaio al 30 giugno e dal 1° luglio al 31 dicembre.

Restano confermati gli sconti in uso applicati ai soli costi di abbonamento

ABBONAMENTI UFFICI STATALI
Resta confermata la riduzione del 52% applicata sul solo costo di abbonamento

* tariffe postali di cui al Decreto 13 novembre 2002 (G.U. n. 289/2002) e D.P.C.M. 27 novembre 2002 n. 294 (G.U. 1/2003) per soggetti iscritti al R.O.C.